الحماية القانونية
للبيئة البحرية
فى
القانون الدولى للبحار

الحماية القانونية للبيئة البحرية
فى
القانون الدولى للبحار

الدكتور
السيد مصطفى أحمد أبو الخير

٢٠١٢م

بطاقة فهرسة

فهرسة أثناء النشر

إعداد/ الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية

أبو الخير ، السيد مصطفى أحمد.

الحماية القانونية للبيئة البحرية: في القانون الدولي للبحار /السيد مصطفى أحمد أبو الخير

. ط ١ . القاهرة: دار إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، ٢٠١١. ص ؛ سم

تدمك ٩ ٢٤٨ ٣٨٣ ٩٧٧ ٩٧٨

١- القانون الدولي البحري

٣٤١,٤٤

اســم الكتــاب: الحماية القانونية للبيئة البحرية: في القانون الدولي للبحار

اســم المؤلــف: السيد مصطفى أحمد أبو الخير

رقــم الطبعــة: الأولى

الســـــنة: ٢٠١٢

رقــم الإيـــداع: ٢٠١١/٢٠٠٩١

الترقـيم الـدولي: ٩ – ٢٤٨ – ٣٨٣ – ٩٧٧ - ٩٧٨

اســم الناشــر: إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع

العنـــــوان: ١٢ش حسين كامل سليم – ألماظة – مصرالجديدة

المحافظـــــة: القاهرة

التليفـــــون: ٢٤١٧٢٧٤٩

اســم المطبعــة: الدار الهندسية

العنـــــوان: زهراء المعادي – المنطقة الصناعية

مقدمة

إن البيئة بكل ما فيها من مكونات ومقومات هى الوطن العام لبنى الإنسان، وخاصة البيئة البحرية التى منها وعليها يحيا الإنسان، لكن الإنسان أندفع أندفاعا محموما نحو إشباع رغباته وشهواته ونزواته من كل ما تقع عليه عيناه، مستخدما وسائل التقنية الحديثة المتاحة، وقد أدى ذلك إلى تلوث فى البيئة البرية والجوية وخاصة البحرية، مما دفع العلماء إلى إصدار العديد من الدراسات التى تؤكد وجود أخطار جسيمة تنتظر البشرية إن لم يتم فرض حماية خاصة للبيئة عامة والبحرية خاصة، وزاد من حجم الكارثة التقدم العلمى والتكنولوجى المتسارع بشدة، وقد أدى ذلك لزيادة معدلات التلوث فى البيئة عموما والبيئة البحرية خاصة، حتى وصلت إلى معدلات خطيرة.

والماء أصل الحياة، وقد صدق الله العظيم حيث قال: ﴿ وَجَعَلْنَا مِنَ ٱلْمَآءِ كُلَّ شَىْءٍ حَىٍّ ﴾، لذلك حمايته فرض على بنى آدم على مر الدهور وكر العصور، وعلى المجتمع الدولى بآلياته وأشخاصه سواء الدول أو المنظمات الدولية العالمية والإقليمية، ولم يدخر المجتمع الدولى وسعا فى القيام بهذه المهمة الخطيرة، التى يتوقف عليها استمرار الحياة على كوكب الأرض، لذلك فرض القانون الدولى حمايته على المياه، ويؤكد ذلك أن جعل منه فرعا هو القانون الدولى للمياه أو القانون الدولى للبحار، الذى أولى حماية البيئة البحرية من التلوث عناية خاصة فى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.

وقد بذلنا فى هذا الكتاب كل ما فى سعنا من جهد، حتى نلقى الضوء وبين مفهوم ومضمون ونطاق حماية المجتمع الدولى للبيئة البحرية، حيث أستعرضنا بالدراسة كافة الاتفاقيات الدولية المبرمة من قبل الدول أو المنظمات الدولية التى قننت حماية قانونية للبيئة البحرية، وبينا مدى التزام الدول بهذه الحماية، فضلا

عن استعراض أحكام القضاء الدولى فى هذا الصدد. ولذلك أهمية علمية وقانونية وعملية، فالأولى تبين دور المعاهدات والاتفاقيات الدولية فى حماية البيئة عموما والبيئة البحرية على وجه الخصوص، حتى يتم الوصول إلى فهم أعمق وأوضح للمعاهدات والاتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية، أى بمعنى أوضح تفعيل هذه المعاهدات والاتفاقيات الدولية، لأنها أحدى الآليات الهامة التى تؤدى دورا متميزا فى حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، والأهمية القانونية، تتمثل فى دراسة الطبيعة القانونية لتلك المعاهدات والاتفاقيات الدولية، بهدف أكتشاف مدى ملائمتها للواقع، وبيان مدى القصور لتلافيه فى المعاهدات والاتفاقيات اللاحقة، وبيان مدى أثر تلك المعاهدات والاتفاقيات الدولية فى مجال حماية البيئة البحرية، وبيان مدى التزام الدول بإصدار تشريعات وطنية تتضمن الأحكام والقواعد الواردة فى المعاهدات والاتفاقيات الدولية الخاضة بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها، أما الأهمية العملية، فتتمثل فى بيان أثر ذلك على الواقع العملى المعاش ومدى حماية البيئة البحرية من التلوث بعد الالتزام بما ورد فى هذه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية من قواعد وأحكام. وبيان مفهوم ومضمون ونطاق حماية القانون الدولى للبيئة البحرية ومدى الحفاظ عليها من التلوث، أى بيان الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث ومدى التزام الدول والمنظمات الدولية العالمية والإقليمية بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، وجريمة القرصنة فى القانون الدولى العام، يتمثل ذلك فى الإجابة على هذه الأسئلة:

١ – ما أهم الاتفافيات والمعاهدات الدولية فى مجال حماية البيئة البحرية من التلوث؟

٢ – ما مدى فعالية هذه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية فى حماية البيئة

البحرية؟

٣ – كيف يمكن تفعيل آليات هذه المعاهدات والاتفاقيات الدولية من خلال التشريعات الوطنية والقرارات ؟

٤ – تقييم دور دولة الامارات العربية المتحدة فى حماية البيئة البحرية من التلوث؟

الفصل الأول

القانون الدولى للبيئة

لقد حظيت البيئة باهتمام رجال القانون وذلك في إطار القواعد القانونية التي تحكم المجتمع وتنظم ما يدور فيه من علاقات.. وقد أبدت الأنظمة القانونية الداخلية اهتماماً يتفاوت قدره من نظام إلى آخر، وعندما قامت الثورة الصناعية، فإن الدول الصناعية قد عرفت تشريعات عديدة تستهدف حماية البيئة، كما إن دول عالمنا المعاصر بدأت تدرك الأخطار المحيطة بالبيئة، فقامت بوضع تشريعات وطنية لحماية البيئة في مختلف قطاعاتها، إلى جانب اعتماد البرامج والخطط اللازمة لحماية البيئة وصيانتها في حدود اختصاصها الإقليمي، وهو ما أدى في حقيقة الأمر إلى ازدهار القانون الداخلي لحماية البيئة، في الكثير من الدول وخصوصاً في دول العالم المتقدم.

ولكن أية جهود لحماية البيئة داخل دول المجتمع الدولي محدودة الفعالية وضعيفة التأثير والأثر، ما لم تصاحبها جهوداً دولية موازية لحماية البيئة من الأخطار التي باتت تهددها، وخاصة التلوث على الصعيد الدولي، مع ضرورة النظر إلى الكرة الأرضية باعتبارها تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء، والمبادرة إلى حمايتها من خلال مجموعة من المبادئ القانونية والأعمال التي تجري في تلك المناطق التي لا تدخل في الاختصاص الإقليمي لأية دولة من الدول، وهنا نضع أيدينا على المنطلق الذي بدأ منه القانون الدولي البيئي، ومما ساعد هذا القانون على القيام بدوره الرائد في مواجهة حماية البيئة من التلوث، فانعقدت العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية لحماية البيئة بعناصرها المختلفة، فضلا عن للدور الفعال الذي تلعبه المنظمات الدولية في تطوير قواعد هذا القانون وحماية البيئة وصيانتها من الأخطار المحدقة بها على الصعيد الدولى.

بداية وقبل الخوض فى غمار القانون الدولى البيئى، فأننا نتعرض فى المبحث الأول من هذا الفصل عن المفهوم القانونى للبيئة، فى مطالب ثلاثة، الأول نبين ماهية البيئة ثم فى الثانى نلقى نظرة تاريخية على بدايات أهتمام الإنسان بالبيئة، وفى ثالث المطالب نوضح علاقة القانون بالبيئة، وفى المبحث الثانى الذى جاء عنوانه القانون الدولى للبيئة وأيضا فى ثلاثة مطالب الأول لنشأة وتطور القانون الدولى للبيئة، والثانى بينا علاقة القانون الدولى للبيئة بفروع القانون الدولى العام، والمطلب الثالث خصص للخصائص العامة والسمات البارزة للقانون الدولى للبيئة، ثم كان المبحث الثالث من هذا الفصل تحت عنوان مصادر القانون الدولى البيئى فى مطالب أربع الأول للمعاهدات والثانى العرف الدولى والثالث المبادئ القانونية العامة والرابع قرارات المنظمات الدولية، كمصدر للقانون الدولى للبيئة، وعلى ذلك فقد جاء تكوين هذا الفصل التالى:

المبحث الأول: المفهوم القانونى للبيئة.

المطلب الأول: ماهية البيئة.

المطلب الثانى: نظرة تاريخية حول اهتمام الإنسان بالبيئة

المطلب الثالث: علاقة القانون بحماية البيئة.

المبحث الثانى: القانون الدولى للبيئة.

المطلب الأول: نشأة وتطور القانون الدولى البيئى.

المطلب الثانى: علاقة القانون الدولى للبيئة بفروع القانون الدولى العام.

المطلب الثالث: خصائص القانون الدولى للبيئة.

المبحث الثالث: مصادر القانون الدولى البيئى.

المطلب الأول: المعاهدات الدولية.

المطلب الثانى: العرف الدولى.

المطلب الثالث: المبادئ العامة للقانون.

المطلب الرابع: قرارات المنظمات الدولية.

المبحث الأول

المفهوم القانونى للبيئة

رغم معرفة الفقهاء فى القانون الدولى والقوانين الوطنية لمفهوم ومضمون البيئة والمقصود منها، إلا أنهم أختلفوا جميعا فى وضع تعريف قانونى لمصطلح البيئة، ولم يقف ذلك عند حد دولة معينة أو منطقة إقليمية بعينها ولكن الأمر وصل إلى المجتمع الدولى اشخاص وآليات، فهناك العديد والكثير من التعريفات القانونية للبيئة، وهى متفقة المعنى ولكنها مختلفة المبنى والمضمون، لذلك بدأنا هذا المبحث من الرسالة بمطلب أول لتعريف ماهية البيئة، ثم ألقينا نظرة تاريخية على أهتمام الإنسان بالبيئة فى المطلب الثانى، وفى المطلب الثالث عددنا الأسباب التى فرضت على دول المجتمع الدولى التعاون لحماية البيئة، لذلك تكون هذا المبحث من الآتى:

المطلب الأول: ماهية البيئة.

المطلب الثانى: نظرة تاريخية حول اهتمام الإنسان بالبيئة.

المطلب الثالث: علاقة القانون بالبيئة

المطلب الأول

ماهيـــة البيئـــــة

نظراً لحداثة هذا الموضوع، فإنه من الضروري بيان وتحديد المقصود ببعض الاصطلاحات المستخدمة، وخاصة البيئة عموما، فقد كان أول ظهور لمصطلح (البيئة) كمشكلة قانونية أثناء الإعداد لمؤتمر الأمم المتحدة الأول للبيئة الذى أنعقد فى استكهولم عام ١٩٧٢م، فقد وردت بالأعمال التحضيرية لهذا المؤتمر استخدام مصطلح (Environment) بدلا من مصطلح (الوسط الإنسانى) Millieu du humain [١] ويعرف أحد الفقهاء البيئة بأنها(الوسط الطبيعى الذى يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى، ويمارس فيها نشاطاته المختلفة)[٢] وعرفها أخر بأنها (الوسط الذي تعيش فيه الأحياء من إنسان وحيوان ونبات، سواءً كان وسطاً طبيعياً كالماء والهواء والتربة، أو كان وسطاً مصنوعاً من الإنسان ذاته كالمنشآت والآثار والطرق وغيرها، لأن كل هذا يتدخل ويتحكم بصفة مباشرة أو غير مباشرة في حياة الإنسان)[٣].

وقال عنها فقيه أخر بأنها (بمفهوم فنى مجموع الظروف والعوامل الطبيعية والحيوية، والتى تساعد الإنسان، والكائنات الحية الأخرى، على البقاء ودوام الحياة. وبمفهوم عام، هى الوسط أو المكان الذى يعيش فيه الإنسان وغيره من

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولى للبيئة، مجلة القانون والاقتصاد، عام ١٩٨٣م، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ص: ٦٨١-٦٨٢.

(2) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، دور القانون الدولى العام فى مجال حماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠٩، ص: ١٧.

(3) الدكتور/ أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م، ص ٣٩.

الكائنات الحية وغير الحية)[١] ويرى أحد الفقهاء أن البيئة فى معناها الواسع يجب أن تشمل مختلف العناصر مثل المحيط الحيوى والنظام الذى يتعايش فيه جميع الأحياء علاوة على الغلاف الجوى وما يتبعه من هواء وغازات وخلافه وأيضا العناصر المائية من محيطات وبحار وأنهار علاوة على الظواهر الطبيعية من غابات وأشجار[٢] ويراها البعض بأنها لا تقتصر على العناصر الطبيعية والصناعية فحسب بل يجب أن تشمل على مواقع التراث الثقافى والطبيعى والعالمى، وأيضا المناطق التى تخرج عن الولاية الإقليمية للدول مثل أعالى البحار والقطبين الشمالى والجنوبى والفضاء الخارجى[٣].

ومن تعريفات الفقه العربى للبيئة بأنها (المنزل أو المحيط الذى يعيش فيه الكائن الحى، سواء كان إنسان أو حيوان، والكائن ومحيطه أو منزله يتكاملان، يؤثر كل منهما فى الآخر ويتأثر به)[٤] وهى فى نظر البعض (المقام أو المنزل أو المحيط الذى يعيش فيه الكائن الحى)[٥] وهى أيضا (الوسط الطبيعى الذى يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى ويمارس فيها نشاطاته المختلفة

---

(1) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث – تنمية الموارد الطبيعية) دار النهضة العربية، ٢٠٠٩م، ص: ٧.

(2) Jean- Mare Lavieille- Droit international de l, environment ellipses 1998. P.7-110.

(3) Alxandre. Kiss- Danah – Shelton traite De droit europeen de L,environnement Edition Frison Roche 1995. p4.

(4) الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولى وظاهرة التلوث، خطوة للأمام لحماية البيئة الدوليه من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨م ص: ١٢.

(5) الدكتور/ صالح محمد بدر الدين، المسئولية عن نقل النفايات الخطرة فى القانون الدولى، طبقا لأحكام اتفاقية بازل بسويسرا بشأن نقل النفايات الخطرة والاتفاقات الإقليمية والممارسات الدولية فى ضوء قواعد القانون الدولى للبيئة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤م، ص: ١٦.

الإنتاجية والاجتماعية)[1] وقد عرفها البعض بأنها (المحيط الذى تعيش فيه الكائنات الحية الإنسان والحيوان والنبات، ويتكون هذا المحيط من العناصر التالية الماء والهواء والتربة)[2] وقد عرفها أحد الفقهاء بأنها (البيئة هى مجموع العوامل الطبيعية والحيوية والعوامل الاجتماعية والثقافية والاقتصادية، التى تتجاوز فى توازن، وتؤثر على الإنسان والكائنات الأخرى بطريق مباشر أو غير مباشر)[3].

وعرف معجم لاروس الفرنسى البيئة بأنها(المحيط الذى يعيش فيه الكائن الحى وهى التى تشمل مجموعة من العناصر البيولوجية والكيميائية والطبيعية سواء كانت طبيعية أو كانت صناعية) وفى قاموس لاروس هى

(L,ensemble des elements physiques au biologiques naturels au artifciels qui entourent un etre humain, un animal ou un vegetable ou, un espece" Le petit rousse de1988")

وقد عرف معجم ROBERT البيئة بأنها (جميع الظروف الطبيعية والفيزيائية والكيميائية والبيولوجية والثقافية والاجتماعية التى تؤثر على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية).

وتعريف البيئة فى الفقه الإنجليزى لا يختلف عنه فى الفقه العربى أو الفرنسى، فالبيئة فى المعاجم الإنجليزية (Environment) تعنى الدلالة على

---

(1) الدكتور/ عبد العزيز مخيمر عبد الهادى، دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة، دار النهضة العربية، ١٩٨٦م، ص: ٢٠.

(2) الدكتور/ جابر الراوى، الأساس القانونى للمسئولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد ١١، السنة الثانية، عام ١٩٨٠م، ص: ٦٥.

(3) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامى، جامعة الملك سعود، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م، ص: ٢٨-٢٩.

الظروف المحيطة المؤثرة على النمو والتنمية، كما تستخدم للتعبير عن الظروف الطبيعية مثل الهواء والماء والأرض التى يعيش فيها الإنسان، أما من الوجهة العملية فهى المكان الذى يحيط بالشخص ويؤثر على مشاعره وأخلاقه وأفكاره[١]، وقد جاء فى قاموس Long man(Environment: The [2] (natural or social conditions in which people live) وعرفها قاموس Webster بأنها (All the conditions, circumstances and influences surrounding, and affecting the development of an organism or group of organisms) ونفس المعنى جاء فى القاموس القانونى Black's Law Dictionary (The totality of physical, economic cultural, aesthetic, and social circumstances and factors which surround and affect the desirability and value of property and which also affect quality of peoples lives. The surrounding conditions, influences or forces which influence or modify)) [٣] كما جاء فى قاموس أطلس الموسوعى أن البيئة هى (مجموعة الظروف المجيطة والمؤثرة فى نمو وتطور الكائن الحى العضوى وهى مجموعة معقدة من الظروف الاجتماعية والثقافية المؤثرة فى الفرد والمجتمع) [٤].

ولم تكن اللغة العربية بعيدة عن تعريف البيئة، فقد أتفقت معظم المعاجم

---

(1) الدكتورة/ علياء حاتوغ، علم البيئة، دار الشروق، عام ١٩٩٣م، ص: ٩.

- الدكتور/ محمد نبهان سويلم، التلوث البيئى وسبل مواجهته، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، عام ١٩٩٨م، ص: ١٢.

(2) Longman Active study dictionary of English, 1988, p: 200.

(3) الدكتورة / بدرية العوضى، دور المنظمات الدولية فى تطوير القانون الدولى البيئى، مجلة الحقوق، الكويت، العدد الثانى، السنة التاسعة، يوليو عام ١٩٨٥م، ص: ٣٩.

(4) Atlas Dictionary, Atlas global center for studies & researches, p: 434.

اللغوية على أن البيئة تعبر عن المكان الذى يعيش فيه الكائن الحى، وعن الحالة التى يعيش عليها هذا الكائن، فقد جاء فى لسان العرب لأبن منظور(باء إلى الشيئ يبوء بوءا، أى رجع. وبوأ – بتضعيف الواو– أى سدد ومنه قولهم بوأ الرمح نحوه أى سدده نحوه وقابله به، وتبوأ أى نزل وأقام وقد ذكر أبن منظور لكلمة تبوأ معنيين قريبين من بعضهما:

المعنى الأول: بمعنى إصلاح المكان وتهيئته للمبيت فيه، وقبل (تبوأه) أصلحه وهيأه، وجعله ملائما لمبيته، ثم اتخذه محلا له.

والمعنى الثانى: بمعنى النزول والإقامة[١]وفى المعجم الوجيز أباء فلانا منزلا أى هيأه له وأنزله. وبوأ فلانا منزلا وفيه أنزله وتبوأ المكان وبه نزله وأقام به[٢] وفى مختار الصحاح نجد أن كلمة البيئة مشتقة من لفظ (بوأ) وتبوأ منزلا نزله وبوأ له منزلا وبوأه منزلا هيأه ومكن له فيه[٣]

ويتضح من العرض السابق أن المعنى اللغوى لمصطلح (البيئة) يكاد يكون واحد بين مختلف اللغات، وهو الوسط الذى يعيش به الكائن الحى بوجه عام[٤]، ويختلف مفهوم البيئة باختلاف النظر إليها من ناحية التخصص العلمى سواء القانونى أو الصناعى أو العلمى، فكل تخصص ينظر إليها كل من الجانب الذى يتعلق به، وينظر فقهاء القانون للبيئة على أنها قيمة من القيم التى يسعى القانون

---

(1) أبن منظور، لسان العرب، دار المعارف، القاهرة، ص: ٣٨٢.

(2) المعجم الوجيز: مجمع اللغة العربية، القاهرة، عام ١٩٩٣م، ص: ٦٦.

(3) مختار الصحاح للإمام محمد بن أبى بكر الرازى، ترتيب د/ محمود خاطر، دار الحديث للنشر، ص: ٦٨.

(4) الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص: ١٥.

للحفاظ عليها، لذلك وجب بيان مفهومها فى البداية[1].

وقد أقر المؤتمر الدولى للبيئة فى استكهولم لعام ١٩٧٢م تعريف لها هو (مجموعة النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التى يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى، والتى يستمدون منها زادهم، ويؤدون فيها نشاطهم، وهذا التعريف يشمل الموارد زالمنتجات الطبيعية والاصطناعية التى تؤمن إشباع حاجات الإنسان)[2].

وقد تعرضت التشريعات الوطنية لتعريف البيئة، فقد عرفها قانون حماية البيئة وتنميتها بدولة الأمارات العربية رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٩م فى المادة الأولى منه بأنها (المحيط الذي تتجلى فيه مظاهر الحياة بأشكالها المختلفة ويتكون هذا المحيط من عنصرين:- عنصر طبيعي يضم الكائنات الحية من انسان وحيوان ونبات، وغيرها من الكائنات الحية وموارد طبيعية من هواء وماء وتربة ومواد عضوية وغير عضوية، وكذلك الأنظمة الطبيعية.

- وعنصر غير طبيعي يشمل كل ما أدخلة الانسان الى البيئة الطبيعية من منشآت ثابتة وطرق وجسور ومطارات ووسائل نقل وما ا ستحدثه من صناعات ومبتكرات وتقنيات.).

وقد عرف قانون البيئة الاردني لعام ٢٠٠٦م فى المادة الثانية منه البيئة

---

(1) الدكتور/ عبد الوهاب محمد عبد الوهاب، المسئولية عن أضرار تلوث البيئة: دراسة حول تأصيل قواعد المسئولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، عام ١٩٩٤م، ص: ١٩.

(2) الدكتور/ إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة المشكلة والحل، دار الكتاب الحديث، القاهرة، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠٠م، ص:١٨.

- الدكتور / حسن أحمد شحاته، التلوث البيئى فيروس العصر، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٩٨م، ص: ١٥.

بأنها (المحيط الذي يشمل الكائنات الحية وغير الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط به من هواء وماء وتربة وتفاعلات أي منها وما يقيمه الانسان من منشآت فيه.) وقد عرف قانون البيئة المصرى رقم (٤) لسنة ١٩٩٤م فى مادته الأولى بأنها(المحيط الحيوى الذى يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وتربة وما يقيمه الإنسان منشآت) والبيئة فى القانون الليبى رقم (٧) لسنة ١٩٨٢م بالمادة الأولى منه هى (البيئة الطبيعية أو المحيط الذى يغيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية التى تتمثل فى الهواء والتربة والماء، لأنها تتكون من عناصر الطبيعة وغيرها فلا يقتصر مفهومها على الوسط الليبى)[١].

والقانون التونسى رقم (٩١) لعام ١٩٨٣م (قانون البيئة التونسى) عرف البيئة فى المادة الثانيه منه بأنها (العالم المادى بما فيه الأرض والهواء والبحر والمياه الجوفيه والسطحية وكذلك المساحات الطبيعية والمناظر الطبيعية والمواقع المتميزة ومختلف أصناف الحيوانات والنبات بصفة عامة كل ما يشمل التراث الوطنى)[٢] وقد تضمن القانون الجزائرى رقم (٣) الصادر فى فبراير عام ١٩٨٣م تحديدا لمفهوم البيئة دون الاقتصار على عنصر معين من عناصرها،

(1) الدكتور/ أحمد صادق الجهانى، موقف القانون الجنائى الليبى من مشكلات البيئة، بحث مقدم للمؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائى، القاهرة، ٢٥ – ٢٨ أكتوبر عام ١٩٩٣م، ص: ٣.

(2) الدكتور/ الطيب اللومى، مشكلات المسئولية الجنائية والجزاءات فى مجال الإضرار بالبيئة بتونس، بحث مقدم للمؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائى، القاهرة، ٢٥-٢٨ أكتوبر عام١٩٩٣م، ص:٣ زما بعدها.

- الدكتور/ محمود السيد حسن، ضوابط الحماية الدولية للبيئة الطبيعية، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ٢٠٠٤م، ص: ١٤.

دون وضع تعريف محدد للبيئة(١).

وهناك بعض القوانين الوطنية التى توسعت فى تعريف البيئة، منها المادة الأولى من القانون البلغارى فنصت على أن (مجموعة من العوامل والعناصر الطبيعية، والتى تؤثر فى التوازن البيئى وكذلك تحسين المعيشة وصحة الإنسان، والتراث الثقافى والتاريخى والطبيعى)(٢) وأيضا القانون البرتغالى رقم (١١) لسنة ١٩٨٧م ضم التراث الثقافى والطبيعى كجزء لا يتجزأ من البيئة، وأيضا الآثار والمبانى والمنشآت ذات الطابع التاريخى والثقافى المتميز، والتضاريس الطبيعية الهامة لدى الدول والتى تشكل فى مجموعها تراثا ثقافيا وطبيعيا ينبغى المحافظة عليه من التلوث(٣) وتعريف البيئة الموسع هذا يشوبه الكثير من الغموض وعدم التحديد، مما دفع البعض للقول أن كلمة بيئة تعنى كل شيئ، ومع ذلك يمكن القول أن البيئة تتكون من عنصرين أساسيين هما العنصر الطبيعى: يتمثل فى مجموع العناصر الطبيعية التى لا دخل للإنسان فى وجودها، والعنصر الصناعى: ويتمثل فى مجموعة العناصر الاجتماعية والسياسية والثقافية التى وضعها الإنسان لينظم بها حياته(٤).

---

(1) الدكتور/ أحسن بوسقيعة، مشكلات المسئولية الجنائية والجزاءات فى مجال الإضرار بالبيئة، بحث مقدم للمؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائى، القاهرة، ٢٥-٢٨ أكتوبر عام١٩٩٣م، ص: ٢.

(2) Kiss (A): Traite de droit Europeen de l, environnememt edtion frison, 1995, p.4.

(3) الدكتور/ صالح محمد بدر الدين، المسئولية عن نقل النفايات الخطرة فى القانون الدولى، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ٢٠٠٣م، ص: ١٢.

(4) الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص:٢٣.

المطلب الثانى

نظرة تاريخية حول اهتمام الإنسان بالبيئة

البيئة هبة للإنسان يحيا فيها ويعيش عليها منذ بداية الحياة على المعمورة، فقد اختلفت تعاملات الإنسان مع البيئة على مر الدهور وكر العصور، ولقد أثبتت الدراسات الأولية فى علم البيئة أن البيئة ارتبطت مع إنسان ما قبل التاريخ الذى حاول أن يفهم البيئة المحيطة فى البحث عن الغذاء، ومن الصعب جدا فصل الإنسان عن البيئة المحيطة به، ومع تطور حياة الإنسان تزايدت أهمية الظروف البيئية وتزايد تأثير الإنسان بها فى جميع مجالات حياته، وقد بلغ تاثير الإنسان مراحل تنذر بالخطر، وقد تجاوز فى بعض الأحوال قدرة النظم البيئية على الاحتمال وأحدث إختلالات بيئية تكاد تهدد حياة الإنسان وبقائه على سطح الأرض[1].

وقد جاء علم البيئة امتداد لدراسات التاريخ الطبيعى التى ركزت على تسمية الكائنات مع وصف لها وللبيئة التى تعيش فيها، أما علم البيئة فأنه يركز اليوم على الدور الوظيفى لكل كائن حى فى بيئته الخاصة والبيئة عموما، ويبحث علم البيئة فى الأفراد والجماعات والمجتمعات والأنظمة البيئية، والكرة الحية وهى الجماعة وهى مجموعة من الأفراد تنتمى لنفس النوع ولها القدرة على التكاثر فيما بينها وتقطن منطقة بيئية محددة، وتمتاز الجماعات بالكثافة السكانية والتركيب العمرى ومعدل النمو والديناميكية، والمجتمع ما هو إلا تفاعل مجموعة الجماعات التى تعيش فى منطقة بيئية محددة مع بعضها البعض.

---

(1) الدكتور/ ممدوح شوقى، حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط من التلوث فى ضوء اتفاقية برشلونة لسنة ١٩٧٩م، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، العدد (٥٦) لسنة ١٩٨٦م، ص: ٤٠٥.

وقد لعبت الحضارة اليونانية دورا مهما فى علم البيئة، حيث نشر (أبو قراط) كتابا بعنوان (عبر الأجواء والمياه والأماكن) أوضح فيه تأثير العوامل الثلاثة على الحياة وخاصة على الإنسان، وكان لأرسطوطاليس وتلاميذه دورا كبير فى كتب التاريخ الطبيعى، ويعتبر كتاب الحيوان أشهر مؤلفاته فى هذا المجال، فضلا عن ذلك هناك العديد من العلماء اليونانيين الذين بذلوا جهودا عظيمة فى مجال علم الحيوان والنبات[١].

إن الحياة داخل البيئة تولد مشكلات وعلاقات لا تشغل فقط فكر رجال العلوم الطبيعية، بل يحظى الأهتمام بالبيئة رجال العلوم الاجتماعية ومنهم رجال القانون، والمعروف أن القانون ظاهرة اجتماعية ووليد الواقع، لذلك يتأثر ويؤثر فى البيئة التى ينشأ من خلالها ويتفاعل معها، والقانون ينظم أنشطة الأفراد فى علاقاتهم بالبيئة، وعلى ذلك فإذا كانت العلوم الطبيعية البحتة أو التطبيقية تبحث فى البيئة من حيث التفاعلات الكيميائية والفيزيائية بين كائن خى والوسط الذى يعيش فيه، لتصل إلى معرفة العوامل التى تحكم التأثير والتأثر بين ذلك الكائن الحى، الإنسان أو الحيوان أو النبات، والعناصر الطبيعية للوسط الحيوى من ماء وهواء وتربة، فإن علم القانون يهتم بالقواعد القانونية التى تكفل صيانة البيئة، ومكافحة أنواع التعدى على التوازن بين مكونات النظام البيئى، فيحدد الأعمال المحظورة التى تؤدى إلى تلوث المحيط الحيوى بأجزائه المائية والهوائية والبرية، وإلى تهديد الحياة الفطرية وخفض أعداد الحيوانات والنباتات البحرية أو البرية أو أنقراضها، وإزالة الغابات والمراعى، كما يضع الوسائل القانونية لرصد ورقابة تلك الأعمال، والعقوبة المناسبة، والمسئولية والتعويض عن الأضرار التى تترتب على تلوث البيئة وتدمير مواردها[٢].

---

(1) الدكتورة/ علياء خاتوغ، علم البيئة، لمرجع السابق، ص: ١٢-١٣.

(2) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص: ٩-١٠.

إن البيئة واجهت – ولازالت تواجه – تهديدا جسيما تطلب تدخلا قانونيا من جانب قوانين العالم لحمايتها، لأن الأهتمام بالبيئة وحمايتها ليست مشكلة وطنية ولا هى قومية بل هى مشكلة ذات طابع عالمى[1]، ولعل الطابع العالمى للبيئة ومشكلاتها ما شجع بعض الفقهاء على أن يقرروا بوجود طابع دولى لحماية البيئة، بل إن أكثر المصادر التشريعية لقوانين حماية البيئة هى اتفاقيات دولية، كما أن المصادر الموضوعية تتمثل فى قرارات مؤتمرات ومنظمات دولية فضلا عن مبادئ دولية، حيث أن أغلب أنشطة التعدى على البيئة تتجاوز بطبيعتها حدود الدول، وتعتبر البيئة وحمايتها مصلحة مشتركة تتعلق بالتراث المشترك للإنسانية[٢].

وقد أهتمت أوربا بالبيئة فى القرون الوسطى وعصر القوانين، منطلقة من التراث القانونى الإغريقى الذى يرى أن الهواء والماء الجارى والسواحل هى عامة للجميع، وقد تطورت القوانين الأوربية استنادا على مبادئ الودائع العامة، التى تعود إلى القوانين الرومانية للمكليات العامة وبعض وثائق البراءة العظمى (الماجنا كارتا) من يوحنا ملك إنجلترا اعترافا منه بحقوق النبلاء والكنيسة عام ١٢١٥م، ثم تطورت وتوسعت نظرية الودائع العامة لتشمل أوسع من حقوق الإرتقاء العامة[٣].

---

(1) الدكتور/ أحمد محمد حشيش، المفهوم القانونى للبيئة فى ضوء مبدأ أسلمة القانون المعاصر، دار الفكر الجماعى، عام ٢٠٠١م، ص: ٤٧.

(2) الدكتور/ نور الدين هنداوى، السياسة التشريعية والإدارة التنفيذية لحماية البيئة، بحث مقدم إلى مؤتمر الحماية القانونية للبيئة فى مصر، الذى أقامته الجمعية المصريى للاقتصاد السياسى، فبراير ١٩٩٢م، ص: ٣.

(3) الدكتور/ محمد حسين عوض، جوانب من الحقوق والأحكام التشريعية للتخطيط البيئى فى التشريع الوضعى والتشريع الإسلامى، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثانية والعشرون، العدد الثالث، سبتمبر ١٩٩٨م، ص: ٢٥٤- ٢٥٥.

وقد أهتم العلماء العرب والمسلمين بعلم البيئة، فى فترة ركود الغرب فى العصور المظلمة، وقد اتسمت إسهامات علماء العرب والمسلمين فى علم البيئة بالآتى[١]:

١- إنهم استفادوا من ترجمة علوم اليونان والفرس والهند وغيرهم فى ميدان علم الحيوان والنبات والبيئة وأرسوا قواعد هذه العلوم للحضارة الغربية الحديثة.

٢- اعتمد علماء العرب والمسلمين على التجربة والدراسات الميدانية، لذلك وضعوا قواعد البحث العلمى فى العلوم الطبيعية والتطبيقية، وهم أول من وضعوا قواعد المنهج التجريبى فى هذه العلوم الذى يستخدمه علماء الغرب حاليا.

٣- جمعوا بين علوم الحيوان والنبات والبيئة وبين العلوم المرتبطة كالجيولوجيا والصيدلة والطب وعلم المناخ والزراعة لإدراكهم بالعلاقة الوثيقة بين الحيوان والنبات والعناصر غير الحسية وكيفية الاستفادة من العناصر الحية وغير الحية فى الجانب التطبيقى.

٤- عصر الحياة الإسلامية لم يكن مظلما فى علوم الحيوان والنبات والبيئة وكافة العلوم الأخرى، ومازال العديد من الكتب الإسلامية مراجع مهمة فى الجامعات الأوربية والغربية[٢].

وقد اتسع علم البيئة وتعددت فروعه ونشط الباحثون وانتشرت مراكز البيئة

---

(1) الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولى للبيئة وظاهرة التلوث، المرجع السابق، ص: ٢٧.

(2) الدكتور/ علياء حاتوغ، المرجع السابق، ١٦.

والمحميات الطبيعية، وتفاقمت مشاكل البيئة وتدخل الاقتصاديون والساسة والقانونيون كمحاولة للسيطرة على هذه المشاكل بإقامة المؤتمرات البيئية العالمية والجمعيات البيئية التى تنادى بوقف التلوث وإصلاح ما تم تدميره، وظهور عصر البيئية[١].

ومع ذلك فإن الوعى بضرورة البيئة يعد ظاهرة حديثة نسبيا، حتى فى الدول المتقدمة، ومعظم القوانين الوطنية الصادرة بشأن حماية البيئة صدرت بعد مؤتمر استكهولم عام ١٩٧٢م، الذى يعد أهم مصادر القانون الدولى للبيئة، ومؤتمر ريودى جانيروا عام ١٩٩٢م[٢]، وقد توالى اهتمام المجتمع الدولى بأشخاصه الدول والمنظمات الدولية العالمية والإقليمية، ومن قبل التشريعات الوطنية التى صدرت لحماية البيئة، ولم تستثن هذه القوانين البيئة المائية أو الهوائية أو الأرضية، كما أن الاتفاقيات الدولية أيضا شملت كل البيئة الأرضية والمائية والهوائية.

---

(1) الدكتور/ محمد حسين عوض، المرجع السابق، ٢٥٩.

(2) Seid (1): The third World and protection of the Environment kluwer law international. London, 1998, p.145.

المطلب الثالث

علاقة القانون بحماية البيئة

لقد اجتذبت مشكلات حماية البيئة اهتمام رجال العلوم الطبيعية أو البيولوجية من زمن بعيد(١)، إلا أن الأمر تأخر فى القانون ومعالجة المشكلات القانونية فى حماية البيئة، وقد أنعكس ذلك على البحوث والدراسات القانونية التى تناولت الموضوع، فقد جاءت هذه الأبحاث والدراسات القانونية متناولة لموضوع واحد أو مشكلة بيئية، منها ما تناول تلوث البيئة البحرية(٢) ومنها ما تناول الهواء أو البيئة الجوية(٣) أو البيئة الفضائية الخارجية(٤) وجاءت هذه الدراسات

---

(1) أنظر فى ذلك كل من:

- الدكتور/ كمال الدين حكيم، والدكتور/ أمين محسن والدكتور/ السيد حمدان، صحة البيئة فى الدول النامية، مكتبة عين شمس، القاهرة، ١٩٥٧م.
- الدكتور/ سمير خليل خورى/ صحة البيئة، مؤسسة نوفل، لبنان، عام ١٩٨٣م.
- الدكتور/ محمد عبده العودات والدكتور/ عبد الله يحيي باصهى: التلوث وحماية البيئة، عمادة شئون المكتبات، جامعة الملك سعود، ١٩٨٥م.
- الدكتور/ فهمى حسن أمين، تلوث الهواء (مصادره، وأخطاره، علاجه) دار العلوم، الرياض، ١٩٨٥م.

(2) C.K CHATURVEDI: Legal control of marine Pollution, New Delhi, Deep & Deep pub. 1981.

- IUCN: the environmental law of the sea, edited by Douglas M. JOHNSTON, 1981.

(3) S.EDELMAN: The law of air pollution control, 1970.

- LEE E. G.International legal aspects of pollution of the Atmosphere, in University of Toronto law journal 21(1971) p: 31.

(4) S. GOROVE: Pollution and outer space: a legal analysis and appraisal, in New York Univ. J. int. L. and politics 5 (1972) P. 53.

- J. A. JOHNSON: Pollution and contamination in space, in Cohen Maxwell, ed, law and politics in space, 1964 P.37.

محصورة فى الموضوع الذى تعالجه، وهناك من الدراسات ما تناولت نوع محدد من ملوثات البيئة مثل تلوث البيئة البحرية بالبترول[١] أو بإغراق المواد المشعة أو السامة[٢] وتلوث البيئة الجوية أو الهوائية بالدخان أو الغازات النووية، أو تلويث الأمطار الحمضية للبيئة بوجه عام[٣] وهناك بعض الدراسات ركزت على الجوانب الدولية للحماية القانونية للبيئة الإنسانية، مما أدى إلى ظهور فروع جديدة للقانون الدولى، منها القانون البيئى الدولى[٤] والقانون الدولى للبيئة[٥] والقانون الدولى للتلوث[٦].

---

(1) D. W. ABCASSIS: Marine oil pollution, Univ. Cambridge 1967.
- Oil pollution from ships, Butterworth's, London, 1978.
- الدكتور/ محمد رضا الديب، التلوث النفطى للبحار والقانون الدولى، مجلة الدراسات الدبلوماسية، العدد السابع، عام ١٩٩٠م، ص: ١٣٨.

(2) N. C. LETALIK: Pollution from Dumping, in IUCN: the environmental law of the sea, edited by Douglas M. JOHSON, 1981, P217.
- J.P.QUENUDEC: La rejet a la mer de dechets radiaactifs, in Ann, Fr Dr. int., 1965p. 750 et ss.
- الدكتور/ سمير محمد فاضل، التخلص من الفضلات الذرية فى البحار فى ضوء أحكام القانون الدولى، المجلة المصرية للقانون الدولى، ١٩٧٦م، ص: ١٦٩.

(3) I.H. VAN LIER: Acid Rain and international law, Toronto, Canada, Sijthoff & Noordhaff, the Nether Lands, 1981.

(4) BO JOHNSON: International environmental law liberforlag, Stockholm, 1976. (76pages).
- LUDWIK A., TECLAFF& A. E. UTION: (editors) international environmental law, New York, 1974.

(5) الدكتور/ صلاح الدين عامر، مقدمات القانون الدولى للبيئة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد المئوى، ١٩٨٣م.

(6) J, BARROS & D. M. JOHNSTON: The international law of pollution, New York- London, the Free Press, 1974, (22 pages).

=

والنظام العام العالمى للبيئة[1] ولم يقتصر الأمر على القانون الدولى بل وصل الأمر لوجود أفرع أخرى من القانون تهتم بالبيئة والحماية القانونية لها، وهذه الأفرع المتعلقة بالبيئة هى[2]:

- القانون الاقتصادى البيئى.
- القانون الجنائى البيئى.
- القانون الإدارى البيئى.
- القانون الدولى للبيئة.
- القانون المدنى البيئى.

أولا: القانون الاقتصادى البيئى: القانون الاقتصادى هو أحد فروع القانون ظهر مع بداية تحول وظيفة الدولة من الدولة الحارسة إلى دولة الرفاهية، حيث تدخلت الدولة فى النشاط الاقتصادى الذى كان محصورا على الإنسان أى على القطاع الخاص، وظهرت على السطح مصطلحات الاشتراكية والشيوعية، حيث تتدخل الدولة بصورة كبيرة فى النشاط الاقتصادى، والبحث عن والعمل على تحقيق تنمية اقتصادية حقيقية، والمعروف أن البيئة منطلق اى تنمية اقتصادية ومشكلات البيئة تؤثر كثيرا على التنمية الاقتصادية فى الدول المتقدمة والنامية[3]

=

- I. MCLAUGHLIN: the law relating to pollution, an introduction, 1972.
- A.R. THOMPSON: legal responses to pollution problems, their strengths and weaknesses, in Nat, Resources Journal, 12 (1972) p. 227 et seq.

(1) J. SCHNEIDER: World public order of the environment (towards an international ecological law and organization), London, Stevens & sons, 1979.

(2) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص: ٣٠ -٤٦.

(3) W.W. HELLER: Ecology and economic growth, in economic impact. N.I. (1973) P.34.

والعلاقة بينهما تكمن فى استخدام التحليلات الاقتصادية لبيان ومعرفة الحلول القانونية لحماية البيئة، والعوامل الاقتصادية التى تفرض هذه الحلول[١].

ويؤكد ذلك أن الرغبة الملحة فى تحقيق تنمية اقتصادية حقيقية يمكن أن يؤثر سلبا على البيئة، لأن التنمية الاقتصادية تتطلب إقامة مصانع ومحطات للطاقة وإستغلال الموارد والثروات الطبيعية، واستخدام وسائل النقل المختلفة، مما ينتج عنه الكثير من المخلفات الصناعية الصلبة والسائلة التى تسهم فى تلويث البيئة، كما أن النشاط الزراعى يتطلب استخدام المزيد من الأسمدة الصناعية التى تؤثر سلبا على التربة، إذن فالعلاقة بين التنمية الاقتصادية والبيئة علاقة تأثير وتأثر لأن البيئة هى المحيط الذى يتم فيه التنمية الاقتصادية، فقد تؤثر سلبيا إجراءات حماية البيئة على خطط التنمية الاقتصادية، كما أن إجراءات حماية البيئة التى تتخذها الدول تؤثر على العلاقات الاقتصادية بين دول المجتمع الدولى.

وقد ظهر ذلك جليا فى مناقشات القانون الدولى الجديد للبحارلعام ١٩٨٢م (اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م) خاصة المناقشات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، فقد أكدت الدول النامية فى المناقشات على أن الإنفاق على برامج الحفاظ غلى البيئة يعوق سبل تقدمها، لذلك يجب أن تتحمل الدول الكبرى الغنية الجزء الأكبر من هذه التكاليف، فقد اقترح وفد جامايكا بدورة جنيف عام ١٩٧٣م حول مشروع قانون البحار الجديد مشروع مادة تنص على أن (عند تقدير مدى تنفيذ دولى لالتزاماتها وفقا لهذه الاتفاقية بخصوص التلوث البحرى من مصادر فى البر، يجب أن يؤخذ فى الاعتبار العوامل الهامة ومنها على وجه خاص

---

(١) الدكتور/ زهير مكداش والدكتور/ يوسف شبل، اقتصاديات التلوث ومكافحته، بحث مقدم للمؤتمر الرابط لمنظمة المدن العربية، إصدارات المعهد العربي لإنماء المدن، عام ١٩٨٨م، ص: ١٩٩ وما بعدها.

المقدرة الاقتصادية والمالية للدولة فى تقديم الموارد الضرورية لتنفيذ تلك الالتزامات ومستوى التنمية الاقتصادية لتلك الدولة)[1] وقد جاءت نصوص اتفاقية قانون البحار متفقة مع هذا الاتجاه وأخذت الاتفاقية بالاعتبارات الاقتصادية والتنموية فى الاعتبار، ونصت على المساعدة العلمية والتقنية فى المادة (٢٠٢) من الاتفاقية، وأكدت ذلك الجمعية العامة للأمم المتحدة فى قرارها بإنشاء صندوق للبيئة فنص القرار(من أجل ضمان عدم تأثر أولوليات التنمية فى الدول النامية، ينبغى أن تتخذ التدابير الملائمة لتزويدها بموارد مالية إضافية على نحو يتفق مع الوضع الاقتصادى بالدول النامية المعنية)[٢].

وقد اعتمدت ذلك مجموعة المبادئ التى أعلنها مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية فى استكهولم عام ١٩٧٢م، خاصة فى المبدأ الثالث والعشرين ونص على (دون المساس بمثل هذا المعيار المتفق عليه فى الجماعة الدولية، ولا بالمقاييس أو المستويات التى سيتم تحديدها وطنيا أو داخليا فإنه من الجوهرى، فى كل الأحوال، مراعاة نظم القيمة السائدة فى كل دولة، ومدى قابلية تلك المقاييس والمستويات للتطبيق، والتى تصلح للدول المتقدمة، وتكون غير ملائمة وذات تكلفة اجتماعية بالنسبة للدول النامية)[٣].

فى النهاية يمكننا القول أن علم القانون يتأثر بالاقتصاد، مما يؤكد تداخل كل من القانون والاقتصاد فى موضوع حماية البيئة بكافة أنواعها البرية

---

(1) Report of the committee on peaceful uses of the seabed and ocean Floor beyond the limits of national jurisdiction, Vol. I, GAOR, No21 (AL9021) p. 93.

(2) General Ass. Resolution N. 2992 (XXVII), 27 UN. GAOR Supp. 30, at 43-44, UN. Doc. A/8730(1972)

(3) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص: ٣٧.

والبحرية والهوائية، ومن خلال القواعد المشتركة والمبادئ العامة فى علمى القانون والاقتصاد، ظهر فرع جديد من فروع القانون يطلق عليه مصطلح (القانون الاقتصادى البيئى).

ثانيا: القانون الجنائى البيئى: فرضت حماية البيئة توقيع عقوبات على من يضر بالبيئة عن طريق التلوث سواء فى البر أو البحر أو الجو، وذلك بالمخالفة للقواعد القانونية المنظمة لحماية البيئة والتى تحظر الاعتداء على البيئة، وأستلزم أيضا وضع وتقنين العقوبات المقررة على تلك الأعمال غير المشروعة ضد البيئة، وقد عرفت هذه العقوبات فى التشريعات الوطنية الخاصة بالبيئة، إلا أن القانون الجنائى البيئى أقرب للقانون الدولة الجنائى منه إلى القانون الجنائى الدولى، الذى يتكفل بوضع قواعده المشرع الداخلى فى كل دولة، لأن الأمر يتعلق بتحديد نطاق تطبيق القواعد الجنائية الوطنية من حيث المكان، وذلك بخلاف القانون الدولى الجنائى الذى توضع قواعده عادة عن طريق الاتفاقيات الدولية، ويهتم بالجرائم المرتكبة ضد النظام العام الدولى والمصالح المشتركة للدول، وهى الجرائم الواردة بالمادة الخامسة من النظام الأساسى للمحكمة الجنائية الدولية، والتى تتمثل فى جرائم الحرب وإبادة الجنس البشرى والجرائم ضد الإنسانية[١].

ويتصل القانون الجنائى البيئى بالقانون الدولى الجنائى عندما تنتهك أحكام البيئة عبر الحدود الدولية ومعاقبا عليها فى الأنظمة القانونية، منها ما نص عليه القانون الدولى الجديد للبحار لعام ١٩٨٢م الذى نص على فى المادة (١/٢٢٠)

---

(1) S. PLAWSKI: Etude des Principe's fondamentaux du Droit international penal, Paris, L. G. D. J., 1972.
- C. LOMBOIS: Droit penal international, Paris – Dalloz 2 eme Ed, 1979.

حق الدولة الساحلية فى إقامة الدعوى الجنائية على أحدى السفن الموجودة داخل أحد موانيها، فى حالة أنتهاك لقوانينها وأنظمتها طبقا للقانون الدولى الجديد للبحار أو للقواعد والمعايير الدولية بشأن منع التلوث من السفن أو خفضه والسيطرة عليه، إذا حدث هذا الانتهاك داخل البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة.

كما يحدد القانون الجنائى الدولى النطاق الفنى للقانون الجنائى البيئى، من خلال بيان العقوبة المقررة لانتهاك قواعد وأحكام حماية البيئة، منها ما نصت عليه المادة (٢/١/٢٣٠) من القانون الدولى الجديد للبحار (اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م) التى نصت على (لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمى من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد الدولية المنطبقة لمنه تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، ولا يجوز الخروج على ذلك، إلا فى حالة فعل تلويث معتمد وخطير داخل البحر الإقليمى).

ختاما نؤكد على أن قواعد حماية البيئة ومحاولات الحفاظ عليها من التلوث والتدمير أدت إلى نشوء علم جديد يطلق عليه مصطلح (القانون الجنائى البيئى).

ثالثا: القانون الإدارى البيئى: تكون هذا القانون من خلال العلاقة الوثيقة بين القانون الإدارى بين القرارات الإدارية التى تصدر متضمنة القواعد التى تحافظ على البيئة، حيث يختص القانون الإدارى بمخاطبة جهات الإدارة المختلفة، وتحديد سلطات وأختصاصات الدولة الإدارية وكيفية تشكيلها، فمن خلال الإجراءات الإدارية التى تتخذها جهة الإدارة للمحافظة على البيئة التى تأتى بقرارات إدارية ومنشورات توضيحية توضح كيفية تنفيذ القرارات الإدارية

الخاصة بحماية البيئة والأستنزاف الجائر لمواردها الطبيعية التى تواجهها الإدارة[1]. من خلال توالى إصدار القرارات الإدارية التى تحض على حماية البيئة نشأ ما يعرف بالقانون الإدارى البيئى، وعن طريق اتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على البيئة كغلق محل النشاط، أو علاج النفايات الضارة بالبيئة على نفقة المسئول.

رابعا: القانون المدنى البيئى: القانون المدنى يعد الأصل العام لكل فروع القانون وهو المرجع لاستلهام القواعد القانونية العامة، ويعبره البعض الأب لكافة القوانين، لذلك ليس مستبعدا وجود علاقة بين القانون المدنى وحماية البيئة، ومن ذلك قواعد المسئولية التقصيرية فى القانون المدنى تجد مجالا رحبا للتطبيق بشأن تلوث البيئة والتعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا التلوث، خاصة فى حالات تلوث البيئة البحرية بالملوثات الكيمائية، وهناك العديد من قواعد القانون المدنى تصلح للتطبيق فى مجال حماية البيئة، منها مبدأ حسن الجوار ومنع الضرر البيئى ومبدأ التعسف فى استعمال الحق، وقد تم عقد عدة اتفاقيات دولية تضمنت المبادئ سالفة الذكر، منها اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسئولية الدولية عن أضرار التلوث بالبترول لعام ١٩٦٩م، واتفاقية بروكسل الخاصة بإنشاء صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث بالبترول لعام ١٩٦٩م، واتفاقية فيينا بشأن المسئولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية لعام ١٩٦٣م، اتفاقية بروكسل حول مسئولية مشغلى السفن النووية المبرمة عام ١٩٦٢م وغيرهم من الاتفاقيات الدولية الجماعية ومتعددة الأطراف[٢].

---

(1) الدكتور/ طاهر موسى عطية، دور الإدارة فى حل مشكلات البيئة الصحية فى المدن العربية، مجموعة دراسات وأبحاث المؤتمر الرابع لمنظمة المدن العربية، إصدارات المعهد العربى لإنماء الدول، عام ١٩٨٨م، ص: ٢٥١.

(2) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص: ٤٤-٤٦.

خامسا: القانون الدولى البيئى: من السمات البارزة للقانون الدولى أنه قانون متطور متجدد، يرتبط أرتباطا وثيقا بالمجتمع الدولى والواقع الدولى المعاش، مما جعله قريب جدا من بل لصيق بكافة المشكلات والقضايا التى تهم المجتمع الدولى المعاصر، وذلك أدى إلى ظهور فروع جديدة للقانون الدولى، فلم يعد يناقش القضايا التقليدية مثل السيادة والمعاهدات والتنظيم الدولى والتمثيل الدبلوماسى والقنصلى، بل تفاعل القانون الدولى بالمشكلات الدولية التى تهم المجتمع الدولى المعاصر، الاقتصادية والثقافية والاجتماعية والتنموية والإنسانية، وقد أدى ذلك لظهور فروع جديدة للقانون الدولى منها القانون الدولى الاقتصادى والقانون الدولى للتنمية والقانون الدولى الإنسانى والقانون الدولى لحقوق الإنسان(١).

لذلك لا يمكن أن يظل بعيدا عن موضوع البيئة وحمايتها، بل كان للقانون الدولى فضل السبق فى الاهتمام بقضايا البيئة، فقد دعت الجمعية العامة للامم المتحدة لمؤتمر دولى حول حماية البيئة الإنسانية والتنبيه على مخاوف عليها، وقد تم وضع القواعد القانونية للحفاظ عليها ومكافحة مصادر تلوثها والتعدى عليها، وقد أنعقد المؤتمر فى الفترة من ٥ – ١٦ يونيو عام ١٩٧٢م بمدينة استكهولم بالسويد، وقد تبنى المؤتمر مجموعة هامة من المبادئ والتوصيات بالغة الأهمية، وتعد المرجع الأساسى لكافة المتهمين بشئون حماية البيئة، ثم كان المؤتمر الثانى للأمم المتحدة الذى عقد فى ريودى جانبيرو بالبرازيل فى يونيو عام ١٩٩٢ أى بعد عشرين عاما، وأطلق عليه (مؤتمر البيئة والتنمية أو قمة الأرض) وتبنى المؤتمر مجموعة من المبادئ وأجندة القرن الحادى والعشرين.

كما أهتمت المنظمات الدولية بحماية البيئة حيث قامت بعقد العديد من

---

(١) أنظر للمؤلف، الشرعية الدولية ومعتقل جانتانامو، مجلة القانون، كلية الحقوق جامعة عدن، العدد الرابع عشر، أغسطس عام، ٢٠٠٨م، ص: ١٩٢-١٩٤.

المؤتمرات فضلا عن إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية، منها منظمة الصحة العالمية ومنظمة اليونسكو ومنظمة الأرصاد الدولية ومنظمة الأغذية والزراعة والمنظمة الاستشارية البحرية وغيرهم من المنظمات الدولية العالمية والإقليمية، ويقوم القانون الدولى للبيئة على مجموعة من القواعد القانونية نصت عليها عدة اتفاقيات دولية، والمبادئ العامة للقانون الدولى، فضلا عن الأحكام القضائية التى صدرت من المحاكم الدولية التى صدرت بشأن حماية البيئة، وقواعد المسئولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة، ولا بد من تفعيل تلك القواعد بالتدخل من التشريعات الوطنية(١) وهذا ما ستم تفصيله فى المبحث القادم.

---

(١) الدكتور/ صالح محمد محمود بدر الدين، الألتزام الدولى بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدوبى للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦م، ص: ٣٤- ٧٥.

المبحث الثانى

القانون الدولى للبيئة

بعد أن بينا المفهوم القانونى للبيئة فى المبحث الأول من هذا الفصل، نخصص هذا المبحث لبيان القانون الدولى البيئى فى مطالب ثلاثة من حيث نشأة وتطور القانون الدولى البيئى فى المطلب الأول، ثم فى الثانى نبين علاقة القانون الدولى البيئى بفروع القانون الدولى العام وخاصة القانون الدولى الإنسانى والقانون الدولى لحقوق الإنسان، وفى المطلب الثالث نلقى الضوء على المبادئ العامة فى القانون الدولى البيئى، لذلك تكون هذا المبحث من الآتى:

المطلب الأول: نشأة وتطور القانون الدولى للبيئة.

المطلب الثاني: علاقة القانون الدولى للبيئة بفروع القانون الدولى العام.

المطلب الثالث: المبادئ العامة فى القانون الدولى للبيئة.

المطلب الأول

نشأة وتطور القانون الدولى للبيئة

الكرة الأرضية بوصفها بيئة للجنس البشرى فى مجموعه، ومحاولات فرض الحماية القانونية لها من خلال التشريعات الوطنية، ثم المحاولات الإقليمية لذلك، ومن بعدها المحاولات على صعيد المجتمع الدولى، هى المنبع الذى أنطلق منه القانون الدولى البيئى، وقد دفع ذلك فقهاء القانون الدولى للتعرض لموضوعات البيئة وحمايتها وما يتعلق بها، رغم أنها لم تكن متكاملة ولكنها وضعت حجر الأساس للقانون الدولى البيئى، حيث توالت الشروحات الفقهية التى نادت بتدخل المنظمات الدولية الإقليمية والعالمية لعقد المؤتمرات إبرام الاتفاقيات الدولية الجماعية ومتعددة الأطراف، من هنا ظهر القانون الدولى للبيئة وأصبح فرعا من القانون الدولى العام.

ويعتبر العديد من الفقهاء أن مؤتمر الأمم المتحدة الذى عقد باستكهولم فى الخامس من يونيو عام ١٩٧٢م تحت شعار (قطعة أرض واحدة) (Only one earth) وقد انتهى المؤتمر إلى تبنى مجموعة من المبادئ والتوصيات على درجة كبيرة من الأهمية، المرجع والأساس للقانون الدولى البيئى[1] وتحت تأثير أخطار التلوث التى تتعرض لها البيئة، والمطالبات الملحة بضرورة الحفاظ عليها على الصعيد الدولى، دفع ذلك لظهور فرع جديد من فروع القانون الدولى العام، يطلق عليه بعض الفقهاء القانون الدولى البيئى والبعض يطلق عليه (القانون

---

(1) الدكتور/ صلاح هاشم، المسئولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، عام ١٩٩٢م، ص: ٢.

- الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية فى الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود، عام ١٩٩٧م، ص: ٣١.

البيئى الدولى) [1] وهناك من يطلق عليه القانون الدولى للبيئة[2].

إن القانون الدولى البيئى وهو أحد الفروع الحديثة فى القانون الدولى العام، يعمل على إنشاء قواعد قانونية دولية جديدة لمواجهة الأخطار التى تهدد البيئة، وتعنى قواعده وأحكامه بتنظيم نشاطات الدولة وغيرها من أشخاص وآليات المجتمع الدولى، وخاصة فى مجال استخدام الموارد الطبيعية للحفاظ على البيئة وصيانة مواردها ضد ما يهددها من أخطار التلوث والدمار الشامل[3] وقد بدأت تتضح معالم هذا الفرع الجديد من فروع القانون الدولى العام باعتباره كذلك فى الثلث الأخير من القرن العشرين، لذلك فهو قانون حديث النشأة ومازال يحتاج لضبط الكثير من قواعده، ويقوم القانون الدولى للبيئة على مجموعة من القواعد

---

(1) راجع فى ذلك كل من:

- الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص:٤.

الدكتورة/ بدرية العوضى، المرجع السابق، ص:٣٩.

- الدكتور، أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسئولية المدنية فى منازعات التلوث البيئى، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، عام ١٩٩٤م، ص: ١٠٦.

- Birnie(P.W) & Bolye(A.E) " International law and the environment" the British council, Clarendon Press. Oxford, First published, 1992, P: 1.

(2) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، دور القانون الدولى العام فى مجال حماية البيئة، المرجع السابق، ص: ١١.

- الدكتور/ صلاح الدين عامر، مقدمات القانون الدولى للبيئة، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، عدد خاص، ١٩٨٣م، ص: ٦٩٢.

- الدكتور/ عبد العزيز مخيمر عبد الهادى، دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٦م، ص: ١٩ – ٢١.

(3) الدكتور/ أحمد عبد الونيس شتا، الحماية الدولية للبيئة فى أوقات النزاعات المسلحة، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد(٥٢) عام ١٩٩٦م، ص: ٩.

القانونية الواردة فى الاتفاقيات الدولية والعرف الدولى والمبادئ العامة للقانون وقرارات المنظمات الدولية، وأحكام المحاكم الدولية فى مجال تحديد المسئولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة[١].

وقد قامت المنظمات الدولية بدور بارز فى صياغة قواعد القانون الدولى البيئى، وفى مقدمتها الأمم المتحدة، حيث كان لها فضل السبق فى الدعوة إلى مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة عام ١٩٧٢ باستكهولم، والمؤتمر الثانى الذى عرف باسم قمة الأرض بريودى جانيروا بالبرازيل عام ١٩٩٢م، وأيضا كان لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة(UPEP) دورا رئيسيا فى حماية بيئة الإنسان، حيث يعمل البرنامج على وضع المبادئ العامة التى ترد فى الاتفاقيات والإعلانات الدولية موضع التنفيذ، كما يعمل على حث الدول على إبرام المعاهدات الدولية التى تهدف إلى حماية البيئة، وقد أحرزت فى هذا المجال نجاحا كبيرا.

وهناك أيضا منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو) التى قامت بدورا لا ينسى فى مجال حماية البيئة والمحافظة عليها فى مجالها، وكذلك منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة (اليونسكو) والمنظمة الاستشارية الدولية للملاحة البحرية وغيرهم من المنظمات الدولية والوكالات الدولية المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة فى حماية البيئة، ولا يمكن إغفال دور المنظمات الدولية الإقليمية فى هذا المجال[٢] ولقد نتج عن تلك المجهودات الدولية سالفة البيان مجموعة كبيرة من القواعد القانونية والمبادئ العامة لحماية البيئة ووضعت أسس القانون الدولي البيئى.

---

(1) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص: ٢٢-٢٣.

(2) الدكتور/ صالح محمد محمود بدر الدين، الإلتزام الدولى بحماية البيئة من التلوث، المرجع السابق، ص: ٣٤.

ويمكن تعريف القانون الدولى البيئى بأنه: (فرع القانون الدولى العام الذى يشتمل على مجموعة القواعد القانونية (الاتفاقية والعرفية) التى تنظم وتضبط سلوك أشخاص المجتمع الدولى، بهدف حماية البيئة الإنسانية، من ماء وهواء وتربة، وما يوجد بها من حيوانات أو أسماك أو طيور أو معادن، وذلك من المخاطر الناشئة عن التقدم العلمى والصناعى والتكنولوجى)[١].

ويعرفه الأستاذ Rodgers (W.H) بأنه (القانون المتعلق بحماية الكون ومن عليه من الأنشطة التى تؤثر فى الأرض والقدرة على استمرار الحياة عليها)[٢] وتعرفه الدكتورة/ بدرية العوضى بأنه (القانون الذى يعنى أو يختص بالبيئة بهدف المحافظة عليها وحمايتها)[٣] وقد نادت بضرورة قيام المنظمات الدولية وعلى رأسها برنامج الأمم المتحدة للبيئة بوضع تعريف شامل ومانع للقانون الدولى للبيئة، ويعرفه البعض بأنه (مجموعة القواعد القانونية الدولية العرفية والاتفاقية المتفق عليها بين الدول للمحافظة على البيئةمن التلوث)[٤] وقال عنه البعض بأنه (القانون الذى ينظم كيفية المحافظة على البيئة البشرية ومنع تلويثها والعمل على خفضه والسيطرة عليهأيا كان مصدره بواسطة القواعد الاتفاقية والعرفية المتعارف ُعليها بين أشخاص القانون الدولى)[٥].

---

(1) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص: ٢٢

(2) Rodgers (W.H):"Hand book on Environmental law" London 1977, P2.

(3) الدكتورة/ بدرية العوضى، المرجع السابق، ص: ٣٩.

(4) الدكتور/ حسنى أمين، مقدمات القانون الدولى للبيئة، مجلة السياسة الدولية، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية، مؤسسة الأهرام الصحفية، القاهرة، العدد ١١٠، اكتوبر ١٩٩٢م، ص: ١٣٠.

(5) الدكتور/ صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: ٣.

يرى أغلب الفقهاء أن مضمون القانون الدولى للبيئة لا بد أن يختلف بالضرورة بين الدول المتقدمة والدول النامية، فهو للدول المتقدمة بمثابة قانون لمنع التلوث والضوضاء، فأنه بالنسبة للدول النامية قانون ضد التخلف ومحاولة القضاء عليه، لذلك فأن القانون الدولى للبيئة – من وجهة نظر هؤلاء الفقهاء – مختلف بالنسبة لدول العالم المتقدم عن دول العالم النامى والمتخلف، ولكن يرى بعض الفقهاء أن القانون الدولى للبيئة له عدة مستويات، فهناك المستوى الذى يعالج البيئة الدولية مثل البيئة البحرية والفضاء المشترك، وهناك قضايا بيئية تخص داخليات الدول، وهنا يواجه واقعا مختلفا عما يواجهه فى الدول المتقدمة، مما يجعل قواعده تتميز بالتغاير والاختلاف[١] وأكد ذلك المقرر الخاص للجنة القانون الدولى عند مناقشة المسئولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أنشطة لا يحظرها القانون الدولى[٢].

ورغم ذلك هناك بعض الفقهاء من ينكر على مشاكل البيئة طابعها الدولى لسببين هما[٣]:

– أن الاتفاقيات الدولية التى تصدر بشأن البيئة تعد جزءا لا يتجزأ من القانون الداخلى.

– أن القول بطابعها الدولى يفضى إلى إنكار استقلال قانون حماية البيئة، علما بأن هذا القانون قائم بذاته فى إطار التنظيم الداخلى.

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، مقدمات القانون الدولى للبيئة، المرجع السابق، ص: ٦٩٥.

(2) حولية لجنة القانون الدولى، المجلد الثانى، عام ١٩٩١م، ٢٥٦.

(3) الدكتور/ أحمد محمد حشيش، المفهوم القانونى للبيئة فى ضوء أسلمة القانون المعاصر، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١م، ص: ٤٨.

ولكن هذا الاتجاه مردود عليه بالآتى[١]:

– إن تطبيق بعض المعاهدات الدولية داخل الدول أو نقل مضمونها إلى القانون الداخلى، لا يدل على أنها معدومة الأثر وغير موجودة على الصعيد الدولى.

– إن المعاهدات الدولية تعتبر المصدر الأساسى للقانون الدولى العام، حتى وإن تم إعمالها فى المحيط الداخلى، والقول بغير ذلك لا يعنى مطلقا عدم استقلالية القانون الدولى للبيئة على الصعيدين الداخلى والدولى.

– لا يوجد مانع من الأهتمام بمسألة ما على الصعيدين الداخلى والدولى، ومعالجتها فى إطار القانون الدولى والقانون الداخلى.

وخلافا لما سبق، يؤكد بعض الفقهاء [٢] على ضرورة أن يكون علاج مشاكل البيئة دوليا، لأن البيئة تترابط عناصرها ولا يعرف لها حدود أو فواصل

---

(1) الدكتور/ محمود السيد حسن داود، ضوابط الحماية الدولية للبيئة الطبيعية، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ٢٠٠٤م، ص: ٥٧.

(2) راجع فى ذلك كل من:

- الدكتور/ أحمد أبو الوفا، تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث مع إشارة خاصة لبعض التطورات الحديثة، المجلة المصرية للقانون الدولى، عام ١٩٩٣م، العدد (٤٩)، ص: ٥٠.
- الدكتور/ إبراهيم محمد العنانى، البيئة والتنمية: الأبعاد القانونية الدولية، بحث مقدم إلى مؤتمر الحماية القانونية للبيئة فى مصر، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والتشريع، المؤتمر العلمى الأول للقانونيين، المنعقد بالقاهرة، فى ٢٥ – ٢٦ فبراير، عام ١٩٩٢م، ص: ١.
- الدكتور/ محمد حسام محمود لطفى، المفهوم القانونى للبيئة فى مصر، بحث مقدم للمؤتمر السابق، ص: ١-٤.

معينة، كما أن مصادر التلوث تنتقل لمسافات واسعة جدا، وحماية البيئة أمر مكلف للغاية يتطلب تعاون دولى، وقد أقر بذلك مارجريت تاتشر فى أكثر من مناسبة (أن المحافظة على البيئة مسئولية جميع الدول فرادى وجماعات، لأن تلوثها سينعكس على الجميع) وأيضا ميخائيل جورباتشوف قال فى كتابه البيرويسترويكا(إن فيها – أى البيرويسترويكا- الطريق إلى بيئة أفضل)[١].

كما أن التشريعات الداخلية بشأن حماية البيئة لا يمكن أن تؤدى دورها كاملا دون وجود تعاون دولى، لأن البيئة من المجالات التى يبدو الارتباط فيها وثيقا بين القانونين الداخلى والدولى، لاعتبارات جغرافية وطبيعية، ومن ثم فإن أية جهود لصيانة البيئة داخل أقاليم دول المجتمع الدولى، تكون محدود الفعالية والأثر فى حماية البيئة، لذلك كثرت الدعوات لتعاظم الجهود الدولية لحماية البيئة والمحافظة عليها من كافة الأخطار فكثرت المؤتمرات الدولية التى تناقش موضوع البيئة وحمايتها[٢].

---

(1) ميخائيل جورباتشوف، البيرويسترويكا تفكير جديد لبلادنا وللعالم، ترجمة الاستاذ/ حمدى عبد الجواد، مراجعة الأستاذ/ محمد المعلم، دار الشروق، القاهرة، عام ١٩٨٨م، ص: ٣١٠.

(2) Hughes (D):" environmental law" London, 1986, p: 78.
- Rao (o.k.)" International Environmental law and Economic Blackwell" London, 2002, p: 138.

المطلب الثانى

علاقة القانون الدولى للبيئة بفروع القانون الدولى العام

أنتهينا فى المطلب السابق إلى أن القانون الدولى للبيئة فرع حديث من فروع القانون الدولى العام، وفى هذا المطلب سوف نلقى الضوء على علاقة هذا الفرع الحديث مع بقية الفروع الأخرى من القانون الدولى العام، وخاصة القانون الدولى الإنسانى والقانون الدولى لحقوق الإنسان، وذلك من خلال القواعد القانونية والمبادئ العامة للقانون الدولى للبيئة، التى توجد فى عدة فروع من فروع القانون الدولى العام، والقانون الدولى للبيئة يعالج قضايا التلوث البيئى على مستوى النطاق الدولى، ويخاطب فى قواعده نفس الأشخاص الدولية وهى الدول والمنظمات الدولية من خلال القواعد القانونية الدولية أو قواعد عرفية أو قرارات وتوصيات لمنظمات دولية، لذلك يعتبر القانون الدولى للبيئة فرع من فروع القانون الدولى العام[1].

إن التطور من مجتمع الدول إلى الجتمع الدولى استغرق وقتا طويلا، بدأ من التوصل لصياغة عهد عصبة الأمم وتوج الأمر بإقرار ميثاق الأمم المتحدة، ونشطت الأمم المتحدة فى هذا المجال، مما أدى لاعتبار القانون الدولى العام قانونا للمجتمع الدولى، وأصبغت هذا القانون بسمة التطور، مما أدى لظهور فروع جديدة مستقلة ومتميزة للقانون الدولى العام، لكى يواكب التغييرات والتطورات فى كافة المجالات الدولية، وأصبح هذا القانون أنعكاس صادق وامين لحال المحتمع الدولى والعلاقات الدولية، لذلك شهد القانون الدولى العام تطورا

---

(1) الدكتور/ صالح محمد محمود بدر الدين، الألتزام الدولى بحماية البيئة من التلوث، المرجع السابق، ص: ٧٨.

واسعا ومهما، سواء على صعيد الأشخاص المخاطبين بأحكامه أو فيما يتعلق بطبيعة موضوعاته وتنوع مجالات اهتمامه، لذلك أهتم القانون الدولى بالمشكلات الجديدة التى تهم المجتمع الدولى سواء الاقتصادية والتنمية والإنسانية والاجتماعية[١] ترتيبا عما سبق، ظهرت فروع جديدة من القانون الدولى العام منها القانون الدولى الإنسانى والقانون الدولى لحقوق الإنسان والقانون الدولى الاقتصادى والقانون الدولى للتنمية والقانون الدولى للبحار والقانون الدولى للبيئة، لذلك لا يمكن أن يقف القانون الدولى العام بعيدا عن مشاكل البيئة، وكان مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة باستكهولم عام ١٩٧٢م بداية الاهتمام بالبيئة.

- علاقة القانون الدولى للبيئة بالقانون الدولى لحقوق الإنسان: مع تعدد مواثيق وإعلانات واتفاقيات حقوق الإنسان العالمية والإقليمية[٢] ظهرت العديد من القواعد القانونية الدولية لحقوق الإنسان، ومع تنامى الاهتمام بالبيئة، مما أدى لظهور نقاش فقهى واسع حول حق الإنسان فى أن يعيش فى بيئة صحية سليمة، واعتبر ذلك حقا من حقوق الإنسان مثل الحق فى الحياة والحق فى العمل وحق الشعوب فى تقرير مصيرها، على أساس أن قواعد القانون الدولى لحقوق الإنسان والقانون الدولى للبيئة، تهدف جميعا لاحترام حقوق الإنسان وتقريرها وحماية البيئة للوصول لسلامة الإنسان وحقه فى الحياة فى بيئة سليمة ونظيفة خالية من

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، قانون التنظيم- النظرية العامة، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٨٢م، الطبعة الثانية، ص: ٧٠.

- الدكتور/ أحمد عبد الونيس شتا، الحماية الدولية للبيئة فى أوقات النواعات المسلحة، المجلة المصرية للقانون الدولى، المجلد الثانى والخمسون، عام ١٩٦٩م، ص: ٨.

(2) راجع ذلك: للمؤلف، اتفاقيات ومواثيق وإعلانات حقوق الإنسان، دار ايتراك للطباعة، القاهرة، عام ٢٠٠٨م.

التلوث أيا كان مصدر هذا التلوث، وبذلك أصبحت البيئة حقا من حقوق الإنسان(١).

ولكن هناك جانب من الفقه الدولى يخالف ذلك، على أساس أن حقوق الإنسان لم تكن فى الأصل حقوقا قانونيا، ولكنها مثل عليا تحولت باعتراف السلطة لها لحقوق قانونية، وعلى أقدمية النص على حقوق الإنسان، حيث بدأ الحديث عنها من حوالى قرن، ولكن المثل العليا لم يتم الاعتراف بها إلا عام ١٩٤٨م بصدور الإعلان العالمى لحقوق الإنسان، ومازال النص جاريا فى العديد من المواثيق والإعلانات والاتفاقيات الدولية توفر وتنص على حماية قانونية لحقوق الإنسان(٢).

وعلى أساس أن الحق فى البيئة غير واضح المعالم كما أنه ليس محدد المضمون، لأن صاحب هذا الحق هو الشخص الطبيعى، لا يستطيع الدفاع عن هذا الحق على الصعيد الدولى، لأنه لا يعتبر شخص قانونى دولى أى أنه ليس من أشخاص القانون الدولى العام، رغم أنه يتمتع بمركز متميز فى العلاقات الدولية(٣) ولكن هذا الرأى مردود لما يأتى(٤):

- لأن القانون الدولى لحقوق الإنسان أصبح فرعا رئيسيا من فروع القانون الدولى العام.

- معظم الدساتير أدرجت حقوق الإنسان بين نصوصها، ولا يوجد دستور

(1) Alexander Kiss. Le droit de L, environnement pedone, 1989. p.23

(2) الدكتور/ سعيد سالم حماد جويلى، حق الإنسان فى البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ٢٠٠١م، ص: ١٨.

(3) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، حقوق الإنسان وأخلاقيات المهنة، عام ٢٠٠٦م، ص: ١٤٦ وما بعدها.

(4) الدكتور/ صالح محمد محمود بدر الدين، المرجع السابق، ص: ٧٨ – ٨٨.

فى العالم ليس به نصوص كثيرة تتعلق بحقوق الإنسان وحرياته الأساسية.

– ورد النص على حق الإنسان فى بيئة نظيفة سليمة بالمبدأ الأول من مبادئ مؤتمر استكهولم لعام ١٩٧٢م، وهذا له دلالة كبيرة على أهمية هذا الحق، كما نص على هذا الحق الميثاق الإفريقى لحقوق الإنسان (منظمة الوحدة الإفريقية سابقا) الاتحاد الإفريقى حاليا، وورد أيضا فى المادة (١٨) من البروتوكول الأمريكى للحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية الصادر فى ١٨ نوفمبر عام ١٩٨٨م، علما بأن هذا البروتوكول مكمل للاتفاقيى الأمريكية لحقوق الإنسان، الموقع عليها، فى ٢٢ نوفمبر عام ١٩٦٩م.

وقد نصت عليه أيضا المادة (١٢) من الاتفاقية الدولية بشأن الحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لعام ١٩٦٦م وقد جاء بها:

١- تقر الدول الأطراف في هذا العهد بحق كل إنسان في التمتع بأعلى مستوى من الصحة الجسمية والعقلية يمكن بلوغه.

٢- تشمل التدابير التي يتعين على الدول الأطراف في هذا العهد اتخاذها لتأمين الممارسة الكاملة لهذا الحق، تلك التدابير اللازمة من أجل:

(أ) العمل علي خفض معدل موتي المواليد ومعدل وفيات الرضع وتأمين نمو الطفل نموا صحيا،

(ب) تحسين جميع جوانب الصحة البيئية والصناعية،

(ج) الوقاية من الأمراض الوبائية والمتوطنة والمهنية والأمراض الأخرى وعلاجها ومكافحتها،

(د) تهيئة ظروف من شأنها تأمين الخدمات الطبية والعناية الطبية للجميع في حالة المرض.

وهناك أيضا اتفاقيات وإعلانات ومواثيق دولية إقليمية نصت على هذا المبدأ

منها إعلان القاهرة حول حقوق الإنسان فى الإسلام، الصادر عن اجتماع منظمة المؤتمر الإسلامى المنعقد فى الخامس من أغسطس عام ١٩٩٠م، فى المادة (١٧) حيث نص على (أ – لكل إنسان الحق فى أن يعيش فى بيئة نظيفة من المفاسد والأوبئة الأخلاقية تمكنه من بناء ذاته معنويا، وعلى المجتمع والدولة أن يوفر له هذا الحق) وأيضا فى المادة (١٢) من الميثاق العربى لحقوق الإنسان نصت على حق الإنسان فى بيئة سليمة خالية من التلوث.

وقد أقر المؤتمر الأوربى للمحافظة على الطبيعة المنعقد فى مدينة ستراسبورج فى الفترة من ٩ – ١٢ فبراير ١٩٧٠م صراحة حق الإنسان فى الإنتفاع ببيئة سليمة، وكذلك الوثيقة الختامية لمؤتمر هلسنكى حول الأمن والتعاون الأوربى فى عام ١٩٧٥م، أكدت على أن حماية وتحسين البيئة شأنها شأن حماية الطبيعة والاستخدام الرشيد لمواردها لصالح أجيال الحاضر والمستقبلتمثل واجبا بالغ الأهمية، ويقع على عاتق جميع الدول من أجل ضمان ورفاهية الشعوب والتنمية الاقتصادية[١].

ونص أيضا على ذلك إعلان ريو دى جانيرو بالبرازيل بشأن البيئة والتنمية، بصيغة الحسم والتأكيد على حق الإنسان فى بيئة سليمة وذلك فى المبدأ الأول من مبادئ الإعلان فقد نص على (يدخل الجنس البشرى فى صميم الاهتمامات المتعلقة بالتنمية المستدامة وله الحق أيضا فى أن يحيا حياة صحية ومنتجة بما ينسجم مع الطبيعة) وقد أوصت اللجنة الدولية للبيئة التى أنشأتها الأمم المتحدة عام ١٩٨٤م، بضرورة إصدار إعلان عالمى لحماية البيئة، وقد صدر فى مايو ١٩٩٤م، وكان من أهم المبادئ التى تضمنها الإعلان الآتى[٢]:

---

(1) الدكتور/ سعيد سالم جويلى، المرجع السابق، ص: ٢١.

(2) الدكتور/ صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص: ٢٧٠.

- لجميع البشر حقا أساسيا فى بيئة سليمة.

- يقع على عاتق الدول التزام بالمحافظة على البيئة والموارد الطبيعية وتستخدمها لخير أجيال الحاضر والمستقبل.

- تحافظ الدول على الأنظمة والعمليات البيئة الضرورية لعمل المحيط الحيوى، وتصون التنوع البيولوجي، وتلتزم بمبدأ العائد العام الأمثل فى استخدام الموارد الطبيعية والأنظمة البيئية.

- تحد الدول معايير واقية لحماية البيئة، وترصد التغيرات التى تحدث فى نوعية البيئة واستخدام الموارد ونشر البيانات المناسبة عنها.

- تكف الدول عن النشاطات التى تتنافى والالتزام الدولى إزاء البيئة.

فضلا عن النص على هذا الحق – حق العيش فى بيئة سليمة ونظيفة قد ورد فى العديد من دساتير الدول، منها المادة (٤٥) الدستور الأسبانى والمادة (١٥) من الدستور الألمانى، والمادة (١٠١) من القانون الأمريكى.

ترتيبا على ما سبق، يتبين لنا أن الحق فى بيئة سليمة نظيفة أصبح من المبادئ الأساسية للقانون الدولى للبيئة، كما أنه أصبح حقا من الحقوق الأساسية للإنسان، يخضع للحماية القانونية للقانون الدولى لحقوق الإنسان، وهذا الحق يجب أن يشمل الجوانب الشخصية والموضوعية والفردية والجماعية، وهو يشمل حق الإنسان والشعوب والدول والجماعات بل والكائنات الحية الأخرى فى حماية الهواء والتربة والمياه، والعمليات البيئية الأساسية والإنتاجية المستديمة للأرض، والحماية ضد التلوث بالمواد السامة[1].

---

(1) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، دور القانون الدولى العام فى مجال حماية البيئة، ص: ٦١.

= علاقة القانون الدولى للبيئة بالقانون الدولى الإنسانى: إذا كان الحق فى بيئة نظيفة سليمة فى أوقات السلم مبدأ عام وواجب، فالحماية القانونية للبيئة والمحافظة عليها فى وقت الحرب أوجب، لذلك فرض القانون الدولى الإنسانى حمايته على البيئة فى النزاعات المسلحة الدولية وغير ذات الطابع الدولى، لأن هذا القانون يحمى حقوق الإنسان فى غير أوقات السلم، وهو فرع من فروع القانون الدولى العام، والهدف منه حماية حقوق الإنسان أثناء النزاعات المسلحة ذات الطابع الدولية وغير ذات الطابع الدولى، وهذ وجه الخلاف بينه وبين القانون الدولى لحقوق الإنسان الذى يحمى حقوق الإنسان فى السلم.

تتعرض البيئة فى أوقات النزاعات المسلحة وخاصة الدولية لخطر كبير سواء بالتلوث أو التدمير، حيث تستخدم فى الحروب العديد من الأسلحة الفتاكة ومنها المحظورة دوليا التى تهلك الحرث والنسل، ولا تقتصر الحروب على البيئة البرية فقط بل أصبحت فى الوقت الحاضر تشمل كافة عناصر البيئة البرية والبحرية والهوائية الفضاء الخارجى، وأمتدت أيضا إلى التراث المسترك للإنسانية كحرب الكواكب والنجوم أو الحرب فى أعالى البحار أو الفضاء الخارجى.

لذلك أصبح من الضرورى الاهتمام بحماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية، وذلك أوجد علاقة وثيقة بين حماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية وبين القانون الدولى الإنسانى الذى يهدف إلى حماية حقوق الإنسان وقت الحرب، خاصة وأن الحرب أصبحت محرمة دوليا بعد نص المادة (٤/٢) من ميثاق الأمم المتحدة الذى حرم الحرب صراحة، لذلك نصت العديد من الاتفاقيات الدولية على ضرورة حماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة.

منها اتفاقية لاهاى لعام ١٩٠٧م بشأن قوانين وأعراف الحرب البرية، واتفاقية جنيف الرابعة لعام ١٩٤٩م الخاصة بحماية المدنيين فى النزاعات المسلحة، والبروتوكول الإضافى الأول لاتفاقيات جنيف الأربعة لعام١٩٤٩م لعام ١٩٧٧مالخاص بحماية ضحايا النزاعات السلحة الدولية، واتفاقية حظر استخدام تقنيات التغيير فى البيئة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخلاى عام ١٩٧٦م، وإعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، واتفاقية لاهاى لعام ١٩٥٤م بشأن حماية الأعيان الثقافية والطبيعية أبان النزاعات المسلحة والبروتوكول المكمل لها عام لعام ١٩٩٩م، والتى تهدف لحماية البيئة التى يوجد بها التراث الإنسانى الثقافى والطبيعى وعدم استخدامها كأهداف عسكرية أثناء النزاعات المسلحة، وقد أنشئت هذه الاتفاقية لجنة دولية لحماية الممتلكات الثقافية فى حالة النزاع المسلح[١].

وقد اهتمت الجمعية العامة للأمم المتحدة بحماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة، فقد نصت فى قرارها رقم (٤٧/٣٧/١٩٩٢م) على أن (تدمير البيئة الذى لا تبرره ضرورة عسكرية وينفذ عمدا، أمر يتعارض بشكل واضح مع القانون الدولى الحالى) لذلك فقد حثت الدول على (اتخاذ جميع التدابير اللازمة لكفالة الامتثال بقواعد القانون الدولى السارية بخصوص حماية البيئة ومنع تلوثها التزاما يقع على عاتق الدول فى كل الأوقات، فى وقت السلم والحرب، وسواء كانت العلاقات بينها عادية أو متوترة، ولا شك أن هذا الالتزام يصبح ضروريا أكثر فى وقت الحرب، ويتضح أكثر بالنسبة للمنشآت النووية بالنظر إلى النتائج الخطيرة المتمثلة فى الاشعاعات التى قد تترتب داخل وخارج حدود الدولة التى

---

(١) الدكتور/ صالح محمد محمود بدر الدين، حماية التراث الثقافى والطبيعى فى المعاهدات الدولية، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٣م، ٣٥.

يتم الهجوم عليها(١).

وهناك أيضا الاتفاقية الدولية لحظر استخدام تقنيات التغيير فى البيئة للأغراض العسكرية أو أية أغراض عدائية أخرى المعروفة اختصارا (ENMOD) التى أقرت فى مؤتمر جنيف للجنة نزع السلاح فى العاشر من ديسمبر عام ١٩٧٦م، فرضت حماية قانونية على البيئة فنصت فى المـــادة الأولى منها على (١- تتعهد كل دولة طرف في هذه الاتفاقية بعدم استخدام تقنيات التغيير في البيئة ذات الآثار الواسعة الانتشار أو الطويلة البقاء أو الشديدة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخرى كوسيلة لإلحاق الدمار أو الخسائر أو الأضرار بأية دولة طرف أخرى.

٢- تتعهد كل دولة طرف في هذه الاتفاقية بألا تساعد أو تشجع أو تحض أية دولة أو مجموعة من الدول أو أية منظمة دولية على الاضطلاع بأنشطة منافية لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة).

وفى المـــادة الثانية عرفت المادة كيفية تقنيات تغيير البية فنصت على (يقصد بعبارة ((تقنيات التغيير في البيئة)) كما هي مستعملة في المادة الأولى، أية تقنية لإحداث تغيير – عن طريق التأثير المتعمد في العمليات الطبيعية– في دينامية الكرة الأرضية أو تركيبها أو تشكيلها، بما في ذلك مجموعات أحيائها المحلية (البيوتا) وغلافها الصخري وغلافها المائي وغلافها الجوي، أو في دينامية الفضاء الخارجي أو تركيبه أو تشكيله.).

وفى المـــادة الثالثة نصت على (١ - لا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون

---

(1) الدكتور/ أحمد أبو الوفا، تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولى، المجلد ٤٩، عام ١٩٩٣م، ص: ٨٢-٨٣.

استخدام تقنيات التغيير في البيئة للأغراض السلمية، وهى لا تمس مبادئ القانون الدولي المعترف بها عامة وقواعده السارية المتعلقة بهذا الاستخدام.

٢- تتعهد الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بتيسير أوسع تبادل ممكن للمعلومات العلمية والتقنية عن استخدام تقنيات التغيير في البيئة للأغراض السلمية، ولها الحق في الاشتراك في هذا التبادل. وتسهم الدول الأطراف التي تستطيع ذلك، إما منفردة أو مع غيرها من الدول أو المنظمات الدولية، في التعاون الاقتصادي والعلمي الدولي في سبيل صون البيئة وتحسينها واستخدامها في الأغراض السلمية، مع إيلاء المراعاة اللازمة لحاجات المناطق النامية من العالم.).

وقد فرضت الاتفاقية السابقة التزامات فى مجال حماية البيئة، وقد أنشئت الاتفاقية لجنة الخبراء الاستشارية لتقدم الآراء الفنية فيما يتعلق بالجوانب الفنية التى تثار بمناسبة تطبيق الاتفاقية[1] مما يؤكد على وجود علاقة قوية بين القانون الدولى للبيئة والقانون الدولى الإنسانى.

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة فى البحار، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد رقم ١٩٩٣م، ص: ٣٦.

المطلب الثالث

خصائص القانون الدولى للبيئة

أنتهينا فى السابق إلى أن القانون الدولى للبيئة فرع من فروع القانون الدولى العام، وأنه على علاقة وثيقة ببعض فروع القانون الدولى العام وخاصة القانون الدولى لحقوق الانسان والقانون الدولى الانسانى، لاشتراكهما فى الهدف العام وهو حماية البيئة، ويمكننا إجمالى خصائص القانون الدولى للبيئة بالآتى(١):

- قانون حديث النشأة.
- قانون ذات طابع فنى.
- قانون ذو طابع تنظيمى آمر.
- قانون له جوانب دولية.

١ - قانون حديث النشأة: يعتبر منتصف القرن الماضى الميلاد الحقيقى للقانون الدولى للبيئة، حيث كانت البداية بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية منها اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤م بشأن منع تلوث مياه البحر بالبترول، واتفاقية جنيف للحماية من الإشعاع الذرى لعام ١٩٦٠م، واتفاقية موسكو لعام ١٩٦٣م الخاصة بحظر تجارب الأسلحة النووية فى القضاء الخارجى، ولكن البداية الحقيقية لهذا القانون كان مؤتمر استكهولم بالسويد لعام ١٩٧٢م، حيث صدر عنه عدد من التوصيات، كانت النبتة الحقيقية لهذا القانون، كما أنها كانت مرشدا ودليلا للعديد

---

(1) Forum on International law of the Environment introductory document prepared by the Italian government, Rome, January 1990. P.3.

- الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولى للبيئة وظاهرة التلوث، المرجع السابق، ص: ٧٥.
- الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، ص: ٦٧.

من الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية فى جميع مجالات حماية البيئة البحرية والبرية والجوية.

ولكن يرى البعض أن أوائل القرن التاسع عشر هى البداية الحقيقية لميلاد القانون الدولى للبيئة، حيث بدأ الأهتمام بتنظيم مجارى المياه والأنهار والبحيرات الدولية، وخاصة معاهدة باريس عام ١٨١٤م التى وضعت المبادئ لتنظيم استخدام مياه نهر الراين بين الدول التى يمر بها، ومنذ عام ١٨١٥م أبرمت العديد من الاتفاقيات المنظمة لحق الصيد والرقابة الملاحية فى الأنهار الدولية ومناطق المياه العذبه الحدودية[١] ويرى بعض الفقهاء أن قانون الأنهار الدولية قد ساهم بقدر كبير فى نشأة وتطور القانون الدولى للبيئة[٢] فضلا عن الإعلان الذى تم توقيعه عام ١٨٧٥م بين النمس والمجر للحفاظ على الحياة الفطرية والطيور النافعة للزراعة[٣].

ولكن الراى الراجح أن البداية الحقيقية لميلاد ونشأة القانون الدولى للبيئة منتصف القرن الماضى، ويستند أصحاب هذا الرأى إلى أن القواعد المشار إليها فة المعاهدات السابقة لم تناقش مشاكل البيئة بشكل مباشر بل كانت قواعد غير مباشرة، وكانت تفتقر للفعالية لتحقيق الهدف منها، كما أن هذه المحاولات كانت نسبية الأثر، فكان عدد الأعضاء فيها قيل، والالتزامات التى كانت تقررها لم تكن

---

(1) G.E. GLOS: International Rivers: A policy oriented perspective, 1961, p: 3.

(2) IUCN: The environmental law of the sea. Edited by Douglas M. JOHNSTON, 1981, 21-22.

- A. LUDWOLK, TECLAF & Eileen TECLAF: Tran boundary ground pollution: Survey and Trends in Treaty law, in NAT. Res. J., 19(1979) p. 629.

(3) B. EUSTER & B. SIMMA: International protection of the environment: Treaties and related Documents, 1975-1981, Vol. IV, p. 1561.

- Sherman S.HAYDEN: the international protection of wildlife, 1942, 92.

واضحة بالقدر الكافى.

ترتيبا على ما سبق يمكن القول أن الفقه القانونى لم ينتبه لمشكلات البيئة على الصعيد الدولى إلا بعد مؤتمر استكهولم عام ١٩٧٢م، وحداثة نشأة القانون الدولى للبيئة محل إجماع الفقهاء.

٢- قانون ذات طابع فنى: لأن قواعده تحاول المزج بين الأفكار القانونية والحقائق العلمية البحتة المتعلقة بالبيئة، لرسم السلوك الذى ينبغى التزامه فى التعامل مع عناصر البيئة والأنظمة الأيكولوجية، من حيث مواصفاته والحدود التى يمارس فيها وحكم انتهاكها، لذلك ينبغى أن تستوعب القواعد القانونية البيئة الحقائق العلمية، لذلك يقول علماء الطبيعة (لكى تكون قوانين حماية البيئة البحرية فعالة ومؤثرة فإنه يتحتم أن تشمل تنظيمات وموارد قانونية متمشية مع الحقائق والمعلومات العلمية والإمكانيات التكنولوجية ومع الاحتياجات والخبرات التجارية والاقتصادية وأخيرا مع الحقائق النفسية والسياسية للحياة الوطنية والعالية)[١] ويتبين الجانب الفنى فى هذا القانون من خلال كيفية تنفيذ وإعمال أحكام قواعده، كما أن من سمات قواعد القانون الدولى للبيئة أنها تضع قيودا فنية على قواعد قانونية فى قوانين أخرى.

٣ - قانون ذو طابع تنظيمى آمر: يهدف القانون الدولى للبيئة لحماية البيئة

---

(1) أنظر الدكتور/ محمد إبراهيم رشدى والدكتور/ أحمد سيد مرسى، الأبعاد العلمية فى التشريعات الوطنية لحماية البيئة البحرية، دراسة تحليلية للجوانب العلمية فى التشريعات الإقليمية، منشور فى مجموعة أعمال الندوة الإقليمية لتشريعات حماية البيئة البحرية الساحلية المنعقد بمعهد علوم البحار والمصائد بالأسكندرية فى الفترة من ٢١- ٢٥ إبريل عام ١٩٧٩م، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، برنامج دراسة بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، طبعة القاهرة، عام ١٩٨٠م، ص: ٧١.

من كافة مصادر التلوث، لذلك يجب أن تكون قواعده ذات طابع آمر، أى قواعد قانونية آمرة، ولكن تتسم هذه القواعد بأنها لها جزاء مدنى عن طريق ترتيب المسئولية المدنية جراء انتهاك قواعد القانون الدولى للبيئة، ويتمثل هذا الجزاء فى التعويض عن الأضرار التى تصيب البيئة، وتتكفل قواعد القانون الداخلى فى كل دولة بتنظيم المسئولية والتعويض عن الأضرار البيئية، مراعية فى ذلك أحكام الاتفاقيات الدولية، وهناك أيضا المادة (٢٣٥) من قانون البحار الجديد، والمادة (١٢) من اتفاقية برشلونة لحماية بيئة البحر الأبيض من التلوث لعام ١٩٧٦م، وهناك العديد من الاتفاقيات التى أكدت على المسئولية عن الأضرار بالبيئة[1].

وجزاء جنائى يتمثل فى كون مخالفة قواعد قانون حماية البيئة يشكل جريمة جنائية، معاقب عليها بعقوبات تكشف عن أهمية الصفة الآمرة لتلك القواعد، وتحتوى النظم القانونية الخاصة بحماية البيئة على عقوبات جنائية لمخالفة أحكامها، وتحض الاتفاقيات الدولية التى تعالج تلوث البيئة ومكافحته على وضع العقوبات الرادعة فى النظم الوطنية للدول المنظمة لها، ومن ذلك الفقرة الثانية والرابعة من المادة الرابعة من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣م بشأن منع التلوث

---

(1) راجع فى ذلك كل من:

- الدكتور/ عبد السلام منصور الشيوى، التعويض عن الأضرار البيئية فى نطاق القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨م.
- الدكتور / صالح محمد بدر الدين، المسئولية عن نقل النفايات الخطرة فى القانون الدولى، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤م.
- الدكتور/ أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسئولية المدنية فى منازعات التلوث البيئى، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٤م.

من السفن، وكذلك المادة (٢١٣) وما بعدها والمادة (٨/٢١٧) من القانون الدولى الجديد للبحار[١].

٤ – قانون له جوانب دولية: يتضح ذلك فى الآتى[٢]:

– إن غالب الأنشطة التى تشكل تعاديا على البيئة تمتد آثارها الضارة عبر حدود الدول، لا فرق بين دولة متقدمة ودولة نامية.

– إن معظم الانتهاكات التى تشكل تهديدا للبيئة تأتى من جانب الأشخاص الدولية أو أشخاص يعملون باسمهم وتنسب أنشطتهم إليها.

– حماية البيئة والمحافظة عليها مصلحة تهم كافة الدول وهى مصلحة مشتركة للإنسانية.

(1) الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولى للبيئة، المرجع السابق، ص: ٧٨ -٧٩.

(2) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ٧٧- ٧٨.

المبحث الثالث

مصادر القانون الدولى للبيئة

القانون الدولى للبيئة فرع من فروع القانون الدولى العام، لذلك فلا غرابة أن يستند وتكون مصادره هى ذات مصادر القانون الأصل وهو القانون الدولى العام، على ذلك سوف نتعرض فى هذا المبحث لمصادر القانون الدولى للبيئة فى أربع مطالب، لذلك تكون هذا المبحث من الآتى(١):

المطلب الأول: المعاهدات الدولية.

المطلب الثانى: العرف الدولى.

المطلب الثالث: المبادئ العامة للقانون.

المطلب الرابع: قرارات المنظمات الدولية.

---

(1) Birnie (P.W): " The Role of International Law in solving certain environmental conflicts Management and Resolution of Tran frontier Environment problems, ed. John carrol, New York, Cambridge University PRESS, 1988. P. 118.

- الدكتور/ عز الدين فودة، الدور التشريعى للمعاهدات الدولية فى القانون الدولى، المجلة المصرية للقانون الدولى، مجلد (٢٧) عام ١٩٧٤م، ص:١٢٧.

- الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى للبحار، المرجع السابق، ص: ٢٩.

المطلب الأول

المعاهدات الدولية

العرف كان هو المصدر الرئيس لكافة القوانين سواء الدولية أو الوطنية، وكان الفقه مجمع على ذلك وكذلك القضاء، ولكن لكل قانون ظروفه بحيث تم تحريك أولوية المصادر وأهميتها، ففى القانون الدولى أصبحت المعاهدات الدولية هى المصدر الأول للقانون الدولى بكل فروعه بعد أن كان العرف هو كذلك، والقانون الدولى للبيئة أحد فروع القانون الدولى، وبذلك تكون مصادره هى ذات مصادر القانون الدولى العام، وعلى رأسها المعاهدات الدولية والعرف الدولى، وهما ما نلقى الضوء عليهما فى هذا المطلب.

أولا: المعاهدات الدولية: تعتبر المعاهدات الدولية المصدر الرئيس للقانون الدولى العام بكافة فروعه، ومنها القانون الدولى للبيئة، وقد أتفق الفقه والقضاء الدوليين على ذلك[1]، ويرجع البعض ذلك لعدة أمور منها الطبيعة الدولية لكثير من مشكلات البيئة حتى أن ذلك أعد من سمات القانون الدولى للبيئة، كما أن مشكلات البيئة تحتاج إلى تضافر الجهود الدولية لحلها، فضلا عن أن مصادر التلوث عادة ما تعبر الحدود فهى ممتدة الأثر عبر الحدود، ووجود منظات دولية تملك امكانيات مالية وفنية عديدة وضخمة تجدى نفعا كبيرا فى حل مشاكل البيئة على كافة الأصعدة[2].

---

(1) راجع للمؤلف، المبادئ العامة فى القانون الدولى المعاصر، دار ايتراك، ٢٠٠٦م، الفصل الأول، المعاهدات الدولية.

(2) الدكتور/ أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسئولية المدنية فى منازعات التلوث، المرجع السابق، ص: ١٠٩.

وقد تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التى تغطى كافة مجالات ومصادر تلوث البيئة البرية والبحرية والجوية وهذه بعض الأمثلة من الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية:

١ – أمثلة من الاتفاقيات الدولية العالمية:

– الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط (عام ١٩٥٤م).

– تعديلات الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط (عام ١٩٥٤م)، المعنية بإجراءات ناقلات النفط وتحديد حجمها (عام ١٩٧١م).

– التعديلات المتعلقة بحماية حاجز الشعاب العظيم (عام ١٩٧١م)، والتي أضيفت للاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري بالنفط (عام ١٩٥٤م).

– اتفاقية انشاء هيئة لمكافحة الجراد الصحراوي في الشرق الأدنى (عام ١٩٦٥م).

– اتفاقية المبادئ التي تحكم نشاطات الدول فيما يختص باستكشاف واستخدام الفضاء الخارجي بما في ذلك القمر والكواكب الأخرى (عام ١٩٦٧م).

– المعاهدة الدولية الخاصة بالمسئولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت) عام ١٩٦٩م).

– اتفاقية حظر تخزين ووضع الأسلحة النووية ذات التدمير الشامل في قاع البحر أو المحيط وفي التربة التحتية لهما (عام ١٩٧١م(.

– إتفاقية حظر تطوير وإنتاج وتخزين الأسلحة البكتيرية (البيولوجية) والسامة (عام1972 م).

– الإتفاقية الخاصة بحماية المعالم الحضارية العالمية والتراث الطبيعي (عام1972 م).

- إتفاقية منع التلوث البحري بإلقاء المخلفات والمواد الأخرى (عام ١٩٧٢م).

- المعاهدة الخاصة بالتجارة الدولية في الأنواع المهددة بالإنقراض من مجموعات الحيوان والنباتات البرية (عام ١٩٧٣م).

- المعاهدة الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن (عام ١٩٧٣م) والمعدل ببرتوكول) عام ١٩٧٨م) (ماربول .(MARPOL73/78 -

- إتفاقية حفظ الأنواع المتنقلة من الحيوانات المتوحشة (عام ١٩٧٩م).

- معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار (عام ١٩٨٢ م).

- معاهدة فينا لحماية طبقة الأزون (عام ١٩٨٥م).

- إتفاقية الأنذار المبكر بالحوادث النووية (عام ١٩٨٦م).

- إتفاقية المساعدة في حالة الحوادث النووية والإشعاعية الطارئة (عام ١٩٨٦م).

- بروتوكول مونتريال حول المواد المستنذفة لطبقة الأوزون (عام ١٩٨٧م).

- إتفاقية بازل للتحكم بنقل النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها (عام ١٩٨٩م) والتعديل المضمن في القرار (١/٣) المعني بحظر نقل النفايات الخطرة من دول المرفق السابع

المعاهدة الدولية للإنقاذ (عام ١٩٨٩م)

- تعديلات لندن (عام ١٩٩٠م) لبروتوكول مونتريال المتعلق المواد المستنذفة لطبقة الأوزون (عام ١٩٨٧م.)

- تعديلات كوبنهاجن (عام ١٩٩٢م) على بروتوكول مونتريال المتعلق

المواد المستنفذة لطبقة الأوزون (عام ١٩٨٧م).

- معاهدة الأمم المتحدة الإطارية للتغير المناخي(عام ١٩٩٢م).

- اتفاقية التنوع البيولوجي وبروتوكول قرطاجنة للسلامة الأحيائية (عام ١٩٩٢م).

- اتفاقية تحريم تطويروأنتاج وتخزين وإستخدام الأسلحة الكيماوية وتدميرها (عام ١٩٩٣م).

- إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة التصحر (عام ١٩٩٤م).

- الاتفاقية المتعلقة بتطبيق الجزء) xi عام ١٩٩٤م) من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار (عام ١٩٨٢م).

- برتوكول كيوتو (عام ١٩٩٧م) التابع لمعاهدة الأمم المتحدة الإطارية للتغير المناخي(عام ١٩٩٢م).

- البروتوكول الخاص بإمتيازات السلطة الدوليه لقاع البحار وحصاناتها (عام ١٩٩٨م(، ويتبع معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار (عام ١٩٨٢م).

- إتفاقية روتردام بشأن التجارة الدولية للمبيدات ومواد كيميائية معينة (عام ١٩٩٨م).

- بروتوكول بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود (عام ١٩٩٩م) الذي أقرته الدول الأطراف في الإجتماع الخامس لإتفاقية بازل

- إتفاقية إستوكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة (عام ٢٠٠١م).

٢ – أمثلة من الاتفاقيات الدولية الإقليمية:

- الاتفاقية الافريقية لحفظ الموارد الطبيعية ١٩٦٨م.

- اتفاقية هلسنكي ١٩٧٤م بشأن حماية البيئة لبحر البلطيق.

- مبادئ هلسنكي ١٩٧٥م الصادرة عن مؤتمر الامن والتعاون الاوروبي.

- اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر الابيض المتوسط من التلوث ١٩٧٦م؛

- اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث (عام ١٩٧٨م).

- البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

- اعلان المبادئ الصادر في اطار مجلس اوروبا ١٩٧٨ بشأن مكافحة التلوث الهوائي.

- يتبع إتفاقية الكويت الأقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث (عام ١٩٧٨م).

- اتفاقية حماية البيئة المبرمة ١٩٧٩م بين الدول الاسكندنافية.

- الاتفاقية الاوروبية عام ١٩٧٩ بشأن حفظ الاحياء البرية والسواحل الطبيعية الاوروبية.

- الاتفاقية المبرمة ١٩٧٩ في اطار اللجنة الاقتصادية الاوروبية بشأن مكافحة التلوث البعيد المدى عن الحدود.

- الإتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (عام ١٩٨٢م).

- البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

- البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن نشاطات إستكشاف

وإستغلال الجرف القاري (عام ١٩٨٩م).

– ويتبع إتفاقية الكويت الأقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث (عام ١٩٧٨م).

– البروتوكول الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر (عام ١٩٩٠م)

_ بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر – في منطقة المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (عام ١٩٧٨م).

– البروتوكول الخاص بالتحكم في نقل النفايات الخطرة عبر الحدود البحرية والتخلص من النفايات الخطرة وغيرها من النفايات (عام ١٩٩٨م)

– ويتبع إتفاقية الكويت الأقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث (عام ١٩٧٨م).

٣ – الاتفاقيات الثنائية: يمكن القول بأن العمل الدولي على المستوى الثنائي يعتبر محدودا الى حد كبير بالمقارنة مع المستويين السالفي الذكر، لأن الدول عادة ما تنظم علاقاتها المتبادلة مع بعضها البعض بصورة ثنائية ووفقا المقتضيات مبدأ السيادة ومن تطبيقات العمل الدولي على هذا المستوى نشير الى المعاهدات الاربعة التالية:

– المعاهدة المجرية – النمساوية ١٩٥٦ بشأن الاستخدامات الاقتصادية للمياه.

– المعاهدة الهندية – الباكستانية ١٩٦٠ بشأن استخدام نهر الهندوس

ـــ الاتفاق الروسي – البولندي ١٩٦٤ بشأن المحافظة على المياه السطحية والجوفية ومكافحة التلوث.

– المعاهدة الامريكية – الكندية ١٩٧٢ بشأن أحواض المياه في البحيرات العظمى.

يؤخذ على الاتفاقيات الدولية كمصدر للقانون الدولى للبيئة الآتى[1]:

- عدم وجود اتفاقية دولية تضع قواعد عامة لحماية البيئة بوجه عام.

- معظم هذه الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية لم تنص سوى على توصيات ومبادئ ومدونات سلوك غير ملزمة، ولم تنص على التزامات محددة ملزمة.

- قلة عدد الدول المنضمة والمصدقة على أغلب الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية التى تعالج مشاكل وقضايا البيئة.

معوقات تطبيق الاتفاقيات الدولية المختصة بالبيئة البحرية: هناك عدة معوقات تعرقل تطبيق الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية التى تعالج مشاكل تلوث البيئة البحرية ومشاكل البيئة عامة، علما بأن المجتمع الدولى أبرم أكثر من (١٨٠) اتفاقية بهذا الشأن، وتتلخص هذه المعوقات فى الآتى[2]:

١. غياب السياسات البيئية الواضحة فى هذه الدول وتجاهل الجوانب القانونية والكوادر الفنية المتدربة فى الاستراتيجيات الوطنية أو فى الخطط الخمسية للتنمية.

٢. النقص فى الجوانب القانونية والكوادر الفنية الوطنية المتدربة فى تطبيق وتنفيذ المعايير الدولية الواردة فى الاتفاقيات الدولية حتى بعد الانضمام إليها وتعهد الدول الأطراف بتطبيقها على المستوى الوطنى.

---

(1) الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص: ١١٩- ١٢٠.

(2) الدكتورة/ بدرية عبد الله العوضى، معوقات تطبيق الاتفاقيات الدولية البيئية فى دول مجلس التعاون الخليجى، مؤتمر التشريعات البيئية فى المنطقة العربية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، اكتوبر ٢٠٠٠م، ص: ٢ -١٩..

٣. عدم تصديق بعض الدول على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن.

٤. مخالفة بعض التشريعات الوطنية لما ورد فى الاتفاقيات الدولية من مبادئ وأحكام، خاصة فيم' يتعلق بالجزاءات والتدابير الاحترازية الواجب تطبيقها فى حالة تلوث البيئة البحرية أو تدميرها، منها ضآلة الغرامات المفروضة على ناقلات النفط العملاقة فى حالات تلوث البيئة البحرية، فضلا عن تجاهل القضاء الوطنى تطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتلوث البيئة البحرية.

٥. **تعتبر القرارات الإدارية الصادرة من الجهات المتعددة المختصة بحماية البيئة البحرية، من أهم معوقات تطبيق الاتفاقيات الدولية، لتجاهل هذه القرارات ما ورد فى الاتفاقيات الدولية من مبادئ وأحكام.**

٦. **تعدد وتنوع الجهات الوطنية المختصة بتطبيق قوانين البيئة فى الدولة الواحدة.**

٧. **كما أن هناك العديد من المعوقات السياسية والاقتصادية التى تعرقل وتعوق تطبيق وتنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتلوث البيئ البحرية، منها غياب القرار السياسى الفاعل، وعدم توفير الاعتمادات المالية للجهات الوطنية المختصة بحماية البيئة البحرية.**

المطلب الثانى

العرف الدولى

يعد العرف المصدر المباشر للعديد من القواعد القانونية لكل القوانين، ومنها القانون الدولى العام بكافة فروعه، ويمتاز العرف عن المعاهدات الدولية بأن قواعده تكتسب وصف العمومية أى أنها ملزمة لمجموعة من الدول المتحضرة، بيْنما المعاهدات فلا تلزم إلا الدول الأعضاء فيها فقط طبقا لمبدأ نسبية أثر المعاهدات، فضلا عن أن العرف يعمل على تطوير قواعد القانون الدولى، فكل قواعد القانون الدولى العام الاتفاقية هى فى الأصل قواعد عرفية استقرت فى وجدان الجماعة الدولية حتى أصبحت تتمتع بصفة الإلزام وتم تقنين هذا العرف فى معاهدات دولية عالمية وإقليمية، وقد نصت المادة (٣٨) من النظام الأساسى لمحكمة العدل الدولية على اعتبار العرف المصدر الثانى بعد المعاهدات الدولية.

تعريف العرف: العرف مجموعة من قواعد السلوك غير المكتوبة التي تعارف الناس عليها في مجتمع معين في زمان معين وتواتر العمل بها بينهم الي الحد الذي تولد لديهم الاعتقاد بإلزامها، وهو مصدر احتياطي ثان للقانون بعد الشريعة الاسلامية. فلا يحكم القاضي به الا اذا خلا التشريع من النص، وبعد استنفاذ البحث في أحكام الشريعة الاسلامية.

ضوابط تطبيقه: هناك ضوابط عدة يجب مراعاتها عند الحديث عن القاعدة العرفية هى:

١- مراعاة قيود النظام العام والآداب: فلا يجوز تطبيق قاعدة عرفية يتناقض حكمها مع مقتضيات النظام العام والآداب العامة.

٢- مراعاة طبيعة العرف، إن كان عرفا عاما أو خاصا، فلا يجوز تطبيق

عرف سائد في إمارة معينة علي قضية واقعة في إمارة أخري.

تكون القاعدة العرفية:تتكون القاعدة العرفية من سلوك معين يصدر عن شخص أو مجموعة أشخاص بمناسبة معينة، ثم يتكرر ذلك السلوك في مناسبات مماثلة بشكل مطرد الي الحد الذي يتولد معه اعتقاد لدي الناس بكونه سلوكا ملزما.

أولا- العنصر المادي: هو تواتر العمل بسلوك معين لفترة طويلة مما يترتب عليه اشاعة هذا السلوك بين الناس في المجتمع أو أغلبهم علي الأقل.

أوصاف العادة: لا تعتبر العادة عرفا إلا اذا توافرت لها أوصافا معينة، هي:

(١) عموم وتجريد السلوك: ويقصد بذلك وجوب انتشار السلوك بين عدد غير محدد من الافراد ولا يقتصر علي أشخاص بعينهم وألا يتعلق بوقائع محددة، سواء كان العرف شامل (ساري علي كل أقاليم الدولة) أو كان عرفا محليا (يسري علي اقليم معين من اقاليم الدولة) أو كان عرفا مهنيا (يسري علي أفراد مهنة معينة) أو كان عرفا طائفيا (يسري علي أفراد طائفة معينة).

(٢) اضطراد السلوك: بمعني ان يستقر الافراد علي العمل به واتباعه دون الخروج عليه. مع مراعاة أن اضطراد العمل بالسلوك لايعني عدم انقطاع العمل به مطلقا، بل يعني عدم انقطاع العمل بالسلوك انقطاعا ظاهرا لفترة طويلة من الزمن يفهم منه استقرار الناس علي ترك العمل به.

(٣) قدم السلوك: بمعني استمرار العمل بالسلوك لفترة طويلة. وليس لذلك حد زمني معين، فالمسألة يقدرها القاضي من حالة لأخري.

(٤) عدم مخالفة السلوك للنظام العام والآداب العامة :فالسلوك السئ ولو استمر العمل به لفترة طويلة لا يعد من العرف.

ثانيا- العنصر المعنوي: مضمونه: هو شعور الافراد بالزام القاعدة العرفية

من جراء اعتيادهم علي تكرار السلوك لفترة زمنية طويلة.والتثبت من العنصر المعنوي أمر غير ميسور للتعلقه بأمر نفسي لدي الأفراد ومن ثم يصعب اثباته.

العادة الاتفاقية والعرف:

تعريف العادة الاتفاقية: هي عادات جارية يتفق الافراد في العقد علي الالتزام بحكمها في شأن تعامل معين بينهم، والعادة الاتفاقية هي عرف غير مكتمل، تحقق له العنصر المادي دون العنصر المعنوي لافتقادها لصفات السلوك العرفي من عمومية وتجريد واضطراد وقدم ويشترط لتطبيقها اتفاق الأفراد علي العمل بها، فهي لا تلزمهم الا اذااتفقوا علي الاخذ بحكمها

أنواع العرف: يوجد أنواع عدة من العرف تأتى من الزاوية التى ينظر إلى العرف منها، ولنوع القانون المراد تطبيقه، فهناك العرف المدنى، والعرف الدستورى زالعرف الجنائى والعرف الإدارى والعرف الدولى، وبالنظر إلى نطاق تطبيقه هناك عرف دولى وعرف وطنى.

أساس القوة الملزمة للعرف: تعددت الآراء في هذا الشأن كالآتي:

الرأي الأول: القوة الملزمة للعرف ترجع الي الضمير الجماعي: ضمير الافراد في المجتمع هو الذي أحدث العرف ومن ثم التزموا به بوصفه تعبيرا عن وجدانهم، وقد وجه لهذا الرأى نقد مفاده أن ضمير الجماعة حجة غير مقنعة الا في المجتمعات محدودة العدد التي يسود فيها العرف، بخلاف المجتمعات الحديثة التي تحتكر الدولة فيها سلطة التشريع وتجرد الافراد من القدرة علي وضع القانون.

الرأي الثاني: القوة الملزمة للعرف ترجع الي تبني المشرع لأحكامه: فالالزام في العرف يرجع الي تبني المشرع لأحكامه إما بشكل صريح عندما تحيل أحكام التشريع بصدد واقعة معينة الي قواعد العرف أو بشكل ضمني عندما

يقر المشرع للقاضي سلطة تقديرية في الرجوع الي قواعد

العرف، وقد وجه النقـد التالى لهذا الرأى أن العرف كمصدر للقانون أسبق من التشريع مما يدل علي أن للعرف قوة ملزمة ذاتية.

الرأي الثالث: القوة الملزمة للعرف ترجع الي قيام المحاكم بتطبيقه: أساس الزام العرف يرجع الي تبني المحاكم تطبيقه علي الاقضية المعروضة عليه. فالقضاء، وإن لم يستحدث الحكم العرفي ابتداءا، فإنه يلعب دورا أساسيا في تحديد مضمونه وتأكيد قوته الملزمة، وقد وجه لهذا الرأى نقد مفاده القاضي يطبق العرف لأنه ملزم وليس صحيحا أن القاضي يمد القاعدة العرفية بالالزام من خلال تطبيقه له.

الرأي الرابع: القوة الملزمة للعرف ترجع الي مقتضيات الضرورة الاجتماعية:يستمد العرف الزامه من الضرورة الاجتماعية التي تفرض وجوب اللجوء الي العرف حين يشوب التشريع نقصا في أحكامه، هذا أصوب الآراء.

علاقة العرف بالتشريع: لا يجوز للقاضي أن يرجع الي العرف الا اذا استنفذ النظر في التشريع بمعناه الواسع الذي يشمل نصوص القانون وأحكام الفقه الاسلامي ويلعب العرف وظيفة من الوظائف التالية بالنسبة للتشريع:

١ - العرف المكمل للتشريع: رجوع القاضي إلى قواعد العرف لطلب الحكم منها في الحالات التي يخلو فيها التشريع من الحكم المناسب، ويكمل العرف نقص التشريع في فروع القانون المختلفة بنسب متفاوتة فمثلاً يتعاظم دور العرف في القانون الدولي والقانون التجاري ويتضائل في المعاملات المدنية ويندر في القانون الدستوري والإداري، وينعدم في القانون الجنائي حيث يسود مبدأ لا جريمة ولا عقوبة بغير نص تشريعي.

٢- العرف المساعد للتشريع: رجوع القاضي إلى قواعد العرف ليستعين بها

في كيفية تطبيق المعايير المرنة الواردة في النص التشريعي بهدف تطبيق حكم النص بأسلوب أكثر ملائمة.

٣ – العرف المخالف للتشريع: هو قيام عرف مخالف لقاعدة قانونية مكملة، على خلاف العرف المخالف لقاعدة قانونية آمرة الذي يبطل العمل به لعدم جواز الاتفاق على خلاف أحكام القواعد الآمرة، الأخذ بمبدأ عدم جواز قيام العرف المخالف للتشريع يتقيد بمجال كل فرع من فروع القانون، بمعنى أن العرف المدني لا يجوز أن يخالف قاعدة آمرة من قواعد القانون المدني والعرف التجاري لا يجوز أن يخالف قاعدة آمرة من قواعد القانون التجاري، بينما يجوز أن يخالف عرف تجاري قاعدة آمرة من قواعد القانون المدني.

والعرف عامة والعرف الدولى أيضا يتكون من ركنين، ركن مادى وركن معنوى، الركن المادى هو التصرف الدولى الذى اعتادت دول المجتمع الدولى العالمى أو الإقليمى على الإتيان به فى مسألة معينة، والركن المعنوى هو الاعتقاد بأن هذا التصرف الدولى أصبح عادة لا يمكن مخالفتها، لذلك يجب اتخاذ هذا التصرف ولا يجوز مخالفته، والأمر كذلك بالنسبة للمنظمات الدولية العالمية والإقليمية وهى أشخاص القانون الدولى، إذن لا بد من الاتفاق على التصرف الدولى من أشخاص القانون الدولى الدول والمنظمات الدولية وأيضا الاعتقاد منهم بالزامية هذا التصرف، وقد أدى العرف الدولى دورا كبيرا فى إنشاء العديد من قواعد القانون الدولى للبيئة، حيث إن معظم إن لم يكن كل قواعده كانت فى الأساس قواعد عرفية ثم دونت فى معاهدات دولية عالمية وإقليمية، خاصة القواعد التى تعالج التلوث البيئى وتعمل على حماية البيئة الدولية بكافة عناصرها البرية والبحرية والجوية من التلوث.

المطلب الثالث

المبادئ العامة للقانون

هناك فى الأنظمة القانونية الموجودة فى المجتمع الدولى، وهى النظام الإسلامى والنظام الأنجلوسكسونى والنظام اللاتينى والنظام الشيوعى أو الاشتراكى، مبادئ عامة مستقرة متفق عليها فى هذه الأنظمة القانونية، تعبر عن ارتضاء الضمير العالمى لها لما تحمله من اعتبارات العدالة وحسن الجوار والتوفيق بين المصلحة الخاصة لكل دولة وبين مصلحة المجتمع الدولى، وقد نصت المادة (٣٨) من النظام الأساسى لمحكمة العدل الدولية على المبادئ العامة للقانون ونصت على (مبادئ القانون العامة التى أقرتها الأمم المتحضرةتعتبر ضمن أحكام القانون الدولى التى تطبقها المحكمة للفصل فيما يعرض عليها من منازعات دولية)[١].

إن هذه المبادئ العامة للقانون تشكل قواعد عرفية عامة وملزمة فى مجال حماية البيئة، ومن هذه المبادئ مبدأ الاستخدام غير الضار للإقليم، الذى يصلح أساسا للمسئولية الدولية الناجمة عن التلوث بكافة مصادره وأنواعه، ومن المبادئ العامة ما ورد فى الميثاق العالمى للطبيعة لعام ١٩٨٢م، والمتمثل فى الأعتراف بالحق السيادى للدول فى استغلال مواردها الطبيعية مع احترامها لصالح الجماعة الدولية فى حماية البيئة والمحافظة عليها، ومبدأ عدم التعسف فى استعمال الحق[٢].

---

(1)) الدكتور/ مفيد محمود شهاب، القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٧م، القاهرة، ص: ٢٣.

(2) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، الألتزام الدولى بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية فى ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥م، ٦٨.

ولكن يرى بعض الفقهاء أن هذه المبادئ العامة تتسم بالغموض وعدم الوضوح، ولكن هذا الرأى مردود عليه بأن القواعد القانونية الناتجة عن هذه المبادئ تكون أكثر عمومية وتجريد من القواعد العرفية، كما أن هذه المبادئ العامة قد أسهمت بدور كبير ومهم فى تطوير قواعد القانون الدولى العام بكل فروعه ومنها القانون الدولى للبيئة[١].

(1) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: ٥٨ – ٥٩.

المطلب الرابع

قرارات المنظمات الدولية

إن المنظمات الدولية هي هيئات من الدول تتمتع بشخصية قانونية دولية ،ومن ثم قد ثارت مسألة مدى إعتبار ما يصدر عن هذه من قرارت خاصة دور هذه القرارت في تكوين قواعد القانون الدولي[١]، قد ثارت مسألة إعتبار ما يصدر من المنظمات الدولية من قرارات ودورها في تكوين قواعد القانون الدولي إختلاف بين فقهاء القانون الدولي، فنجد أنه من المقدمات التقليدية التي بدأ الفقه بدراستها هي تحليل نص المادة (٣٨) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية التي أوردت تعددا لمصادر القانون الدولي ولم تظهر فيه قرارات المنظمات الدولية.

وهنا نري أن الفقه قد إنقسم الي فريقين ،الأول يري أن هذه القرارات لا تعد مصدرا من مصادر القانون الدولي ، وكانت حجتهم في ذلك بقولهم إن إغفال النص الصريح عليها في المادة (٣٨) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية كان مقصودا ففي رأيهم إن قرارات المنظمات الدولية تصدر من أجهزة سياسية في الغالب تعمل علي حل المنازعات ذات الطابع السياسي بعكس مصادر القواعد القانونية التي تحكم منازعات ذات طابع قانوني وتنفد عن طريق أجهزة قضائية.

ولذلك قد رأوا بأنه لا يمكن إعتباره مصدرا منفصلا عن المصادر المذكورة في المادة (٣٨) حيث إن قرارت مجلس الأمن يذكر بأن " إن هذه القرارات التي تتمتع بناء علي نصوص الميثاق بقوة ملزمة في مواجهة الدول

---

(١) الدكتور/ إبراهيم أحمد شلبي مبادئ القانون الدولي العام ،الدار الجامعية، ط ١٩٨٦م، ص٣٥٥.

الأعضاء لا تختلف من حيث طبيعتها القانونية عن الإتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف....."[1]. وبناء علي ما جاء ذكره إن للقرارات طبيعة قانونية وإتفاقية ، لكن طائفة من أنصارهذا الرأي ذهبوا للقول إلي عدم تسوية هذه القرارات بالإتفاقيات وإنما تقتنع بأن تطبيقها أمام المحكمة ينتج أثرها في القانون الدولي وبالتالي لا تحتاج إلي النص عليها إستقلالا.

أما المذهب الثاني الذي يؤيد بأن قرارات المنظمات الدولية تعد مصدرا من مصادر القانون الدولي يستندون برأيهم عكس ما جاء به المذهب المعارض، فيمكن الرد علي حجة المعارضين بأن نص المادة قد صدرت في وقت لم تكن فيه المنظمات الدولية قد انتشرت بعد، ولم تكن لقراراتها تلك الأهمية ومع ذلك لم يغب عن أذهان أعضاء اللجنة التي وضعت النظام الأساسي للمحكمة الي الحاجة بالإعتراف لأحد الأجهزة الدولية بإختصاص التشريع في حالة عدم وجود قاعدة عرفية أو إتفاقية تحكم حالة معينة ، ويرد أيضا علي حجة عدم إشارة المادة (٣٨) إلي قرارات المنظمات الدولية إن المحكمة قد طبقت بالرغم من ذلك وفي أكثر من حالة قرارات صادرة في إحدي المنظمات الدولية بإعتبارها مصدرا للقاعدة الدولية[2] وقد عيبوا علي ذلك الإتجاه خاصة بعد الحرب العالمية الثانية حيث إن الرأي السابق قد تجاهل الدور الهام التي تمارسه هذه المنظمات وعدديتها وإختصاصاتها المختلفة في وضع حلول للمشاكل والمنازعات الدولية

((1)) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي ومحمد سعيد الدقاق الوجيز في القانون الدولي ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ، ط ١٩٩١م، ص٤٠٦.

((2)) الدكتور/ محمد سامي عبد الحميد ، القيمة القانونية لقرارات المنظمات الدولية كمصدر لقواعد القانون الدولي العام،المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد ٢٤ تصدرها الجمعية المصرية للقانون الدولي ط ١٩٨٦م، ص١٣١.

هذا الأمر كفيل بأن يسمح لتلك المنظمات بدور في القانون الدولي.

أما فقهاء العالم الثالث فينطلق رأيهم بإعتبار قرارات المنظمات الدولية مصدر للقانون الدولي تبعا للدور الذي تلعبه هذه الدول في مقاعد المنظمات الدولية وعمليات التصويت ومن ثم تأثيرهم علي هذه القرارات الدولية.

إن تحديد مسألة إعتبار قرارت المنظمات الدولية مصدر شكليا للقانون الدولي نشأ عنها إختلاف الأراء فالبعض يري أن هذه القرارات تعد مصدر شكلي مباشر لأنهم يرون بأنها بمثابة تشريع صادر عن سلطة مختصة، أي كأن المنظمات الدولية أجهزة مختصة ترسي قواعد قانونية دولية ملزمة ،ويري البعض الأخر وهو الفقه الغلب إن هذه القرارات تخضع بقاعدة موافقة الدول عليها لكون أن أحكام وقواعد القانون الدولي يقوم علي أساس مبدأ الرضا.

وبالتالي يشترط لقرارات المنظمات الدولية أن تكون قابلة للتطبيق علي الكافة أي يشترط فيها العمومية والتجريد لأنه من أهم خصائص القاعدة القانونية وصفة العمومية والتجريد تعني من ناحية أن القاعدة القانونية لا تتوجه إلي شخص أو أشخاص بعينهم ،من ناحية أخري قابليتها للتطبيق علي عدد غير محدد من المراكز القانونية ، وأيضا يلزم في هذه القرارات أن تعبرعن قواعد ملزمة ، والواقع إن عنصر الإلزام الذي يتعين توافره يتضمن وجود جزاء يوقع على من يخالف القاعدة القانونية ،ومع ذلك فإن مجرد توافر عنصر الإلزام في القاعدة يصبغ عليها الصفة القانونية[١].

إلي أن قواعد القانون الدولي تتوفر فيها عنصر الإلزام فإنه ليس بالضروري أن تقترن بالجزاء ، حيث أن عنصر الإجبار في القاعدة القانونية

---

(١) الدكتور/ إبراهيم أحمد شلبي، المرجع السابق، ص: ٣٦٠.

الدولية يمكن أن تكون في تكليف معين أو عمل أو الإمنتاع عن عمل يترتب عليه توقيع جزاء له أثر سلبي لكل من يخالف ذلك مثال دلك تحريم التدخل في سيادة الدولة علي إقليمها ،ويري بذلك إن الجزاء وسيلة لفرض *الأحكام*.

والعكس صحيح فإذا كانت القاعدة القانونية تتضمن تكليفا بعمل أو الإمنتاع عن عمل معين فإن القيام به يترتب عليه حصول فائدة معينة وهذا جزاء إيجابي ، وعلي ضوء ما ذكر سالفا فإن قرارات المنظمات الدولية يمكن إعتبارها مصدرا مباشرا لقاعدة قانونية علي أن تتوافر فيها خصائص العمومية والتجريد والإلزام. تتمتع المنظمات الدولية بإستقلال من حيث سلطة إصدار القرارت والتوصيات والتصريحات المختلفة التي تدخل علي حسب إختصاصاتها وذلك فإن هذه القرارت الصادرة عنها تتصف بالإلزام وهذا ما هو مسلم به[1]، إلي أننا سنتناول كل من القرارت التي لها قيمة إلزامية والإخري الغير الإلزامية.

القرارت الملزمة تنقسم إلي نوعين رئيسيين:تشمل القرارت الداخلية وهي التي تصدر حول الشؤون الداخلية للمنظمة مثل القرارت التي تصدر بشأن الميزانية أو لتشكيل أجهزة للمنظمة فإن لهذه القرارات قوة ملزمة في مواجهة الدول الأعضاء ،وتشبه القوة الإلزامية للقانوان الداخلي الذي تصدره الدول فوق إقليمها ملزمة به الأشخاص القانونية الداخلية.

أما عن القرارت الخارجية وهي تعد مصدر مادي للقانون الدولي ، ملزمة للدول الأعضاء إما في إتفاقيات منشئة للمنظمة أو في تفويض سابق او لاحق بالنسبة للمنظمة. والقرارت الغير ملزمة وتشمل التصريحات والتوصيات ، أولا

---

(1) الدكتور/ جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي النظرية العامة والمنظمات الدولية والإقليمية والمتخصصة ، دار الفكر الجامعي الإسكندرية ط ٢٠٠٨م، ص ١٣٩.

التصريحات وهي إعلانات عن أمر معين يحدد ويأكد قواعد معينة أو قواعد جديدة مثل إعلان عن منظمة دولية معينة تتضمن إختصاص داخلي للدول في مسألة معينة. أما عن التوصيات فهي عبارة عن توجيه او رغبة والتوصية قد إختلف الفقه علي طبيعتها فهناك من يري ان التوصية ملزمة أدبيا وغير ملزمة قانونا ولا تترتب علي عاتق الدول التي توجهت إليها التوصية ، ومع ذلك فإن بعض الفقهاء ذهبوا بالقول ان التوصية تعتبر مديونية يلتزم المعني بها حتي لو لم تكن هناك مسؤولية ، وكثيرا ما تعرف توصيات المنظمات الدولية بطريقة سلبية ،أي بإفتقارها للقوة الإلزامية فليس لهذه التوصيات القدرة علي إنشاء الحقوق أو فرض الإلتزامات علي عاتق المخاطب بها(١).

ومن الجدير أن نذكر التوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية التي تتعلق بالنظام الداخلي للمنظمة الدولية والتي يتوجه بها احد اجهزة المنظمة إلي غيره من الأجهزة ،والتوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية للدول الأعضاء، فالأولي يقصد بها التوصيات التي يتوجه بها أحد أجهزة المنظمة الدولية إلي غيره من الأجهزة وتعتبر هذه التوصيات متعلقة بالنظام الداخلي تسهم في أداء المنظمة لمهامها المختلفة، وهناك توصيات بين الأجهزة المستقلة للمنظمة الدولية كأن يصدر مجلس الإقتصادي والإجتماعي للأمم المتحدة توصية إلي الأمانة العامة أوكأن توجه الأمانة بعض التوصيات إلي مجلس الوصاية التابع لذات المنظمة فهذه التوصيات ليس لها قيمة قانونية ملزمة ،فيترك للجهاز الذي يتلقي هذه التوصيات حرية تنفيذها أو الإمتناع عن تنفيذها ، والتوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية للدول الأعضاء لتحقيق أهدافها الأساسية كقاعدة عامة لا تتمتع تلك التوصيات بقوة ملزمة ولكن ذلك لا يحول دون العثور علي بعض الأمثلة

---

(١) الدكتور/ محمد سامي عبد الحميد المرجع السابق، ص: ١٢٣.

لمنظمات دولية تخولها مواثيقها المنشئة الحق في فرض توصياتها علي الدول الأعضاء ،ولذلك من اللازم أن نبحث عن القيمة القانونية لتوصيات كل منظمة إتجاه الدول الأعضاء ،فالمنظمات تسعي إلي تحقيق التناسق بين أنشطة دولها الأعضاء لذا في كثير من الأحيان لها القدرة علي فرض توصياتها من ذلك منظمة العمل الدولية فيعترف لها بالحق في توجيه بعض التوصيات الملزمة للدول الأعضاء كإلتزام كل دولة عضو خلال عام برفع التوصيات إلى سلطاتها الداخلية بهدف إصدارها في شكل قانون أو أمر داخلي وتلتزم كل دولة ،بإعلان مكتب العمل الدولي بالإجراءات التي قامت باتخادها لتنفيد الإلتزام السابق[١].

وإذا كانت تلك المنظمات تجد الأساس القانوني لما تتمتع به توصياتها للدول الأعضاء من قوة ملزمة في مواثيقها المنشئة ،.فهناك منظمات أخرى تجد هذاالأساس في قرارات صادرة عن أجهزتها العامة، مثال ذلك قرار أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ٣ نوفمبر ١٩٥٠م والمعروف بقرار (الإتحاد من أجل السلم) قد إعترف للجمعية العامة الحق في إصدار التوصيات الملزمة للدول الأعضاء ،والحق في إتخاد التدابير الجماعية اللازمة بما في ذلك إستخدام القوات المسلحة للمحافظة علي السلم أو لإعادته إلى نصابه[2].

ولذلك لو كانت لهذه التوصيات أو القرارات التي تصدرها الجمعية العامة لا تتمتع بعنصر الإلزام لما كانت هناك حاجة لإصدار مثل هذا القرار أساسا وكان يكفي الإستناد إلى نصوص ميثاق الأمم المتحدة الخاصة بسلطات الجمعية العامة في مجال المحافظة علي الأمن والسلم الدوليين والتي تخولها حق إصدار

---

(1) المادة ١٩، فقرة ٦ ب،ج من دستور منظمة العمل الدولية.

(2) الدكتور/مفيد محمود شهاب المنظمات الدولية دار النهضة العربية القاهرة ، طبعة عام ١٩٩٨م، ص١١١.

التوصيات الغير ملزمة. فالتوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية لا تفتقر تماما إلي القوة القانونية الملزمة ،وإنما يتوقف الأمر علي تحديد ما إذا كانت هذه التوصيات تتعلق بالنظام الداخلي للمنظمة الدولية أم أن المنظمة تتوجه بها للدول الأعضاء(١).

بالرغم من أن قرارات المنظمات الدولية الملزمة للدول الأعضاء تكون مجرد تطبيق للقواعد القانونية المنصوص عليها من المعاهدة الدولية المنشئة للمنظمة وبالتالي لا تنشئ بذاتها قاعدة جديدة إلا أن هناك قرارت تصدرها المنظمات الدولية تصبح بذاتها مصدرا حقيقيا لقواعد عامة ومجردة تلتزم بها الدول الأعضاء.

ونشير بهذا الصدد قرارات المنظمات المتخصصة العالمية والإقليمية ، ومنها إختصاص الوكالة الدولية للطاقة الذرية والتي أعتبرت إحدى الوكالات المتخصصة والمستقلة عن منظمة الأمم المتحدة بموجب مؤتمر دولي أنعقد في سنة 1956 حيت تهدف هذه الوكالة إلي وضع قواعد خاصة بالصحة والسلامة والإشراف علي الإيتعمال السلمي للذرة وحقها في إرسال المفتشين للدول الأعضاء، وأيضا تشير المادة (21) من المعاهدة المنشئة لمنظمة الصحة العالمية، أن للجمعية سلطة إقرار الأنظمة لبعض المعايير المتعلقة بالسلامة والصحة والإجراءات الصحية واللازم إشتراط توافرها علي الصعيد الدولي حفاظا علي السلامة والصحة العامة، وتلحقها المادة (22) من دستور المنظمة بذكر أن الأنظمة التي يتم إقرارها طبقا للمادة (21) تعتبر نافذة بالنسبة لجميع

---

(1) الدكتور/ حسام أحمد محمد الهنداوي مقال القيمة القانونية لتوصيات الصادرة عن المنظمات الدولية مجلة الدبلوماسي ، ص 98

الدول الطراف بعد تلقي إشعار بتصديق جعية الصحة العالمية عليها[١].

يرجع الفضل فى إبرام العديد من المعاهدات الدولية التى تعالج حماية البيئة بكافة عناصرها من التلوث للمنظمات الدولية العالمية والإقليمية العامة والمتخصصة، وعلى رأسها الأمم المتحدة، والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة اليونسكو ومنظمة الأغذية والزراعة ومجلس أوربا منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية وغيرهم، وقد صدر عن هذه المنظمات العديد من القرارات والتوجيهات والاعلانات والمدونات المتعلقة بحماية البيئة بكافة عناصرها من التلوث، وخاصة التى تحتوى منها على خصائص القاعدة القانونية العامة بأن كانت عامة ومجردة[٢].

ولم يقتصر الأمر على إبرام المعاهدات الدولية بل عقدت المنظمات الدولية العالمية والإقليمية العامة والمتخصصة، بل دعت لعقد العديد من المؤتمرات الدولية حول البيئة والمحافظة عليها، وأهمها مؤتمر الأمم المتحدة 'لبيئة الذى عقد باستكهولم بالسويد عام ١٩٧٢م، الذى احتوى على ستة وعشرين مبدأ ومائة وتسعة توصية مهمة جدا[٣] وهناك مؤتمر ريودى جانيرو بالبرازيل عام ١٩٩٢م وقد أقر (٢٧) مبدأ وأجندة القرن الواحد والعشرون وعدد من الاتفاقيات البيئية الدولية، وهناك التوصيات والإعلانات التى تصدر عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة والتى تعتبر مصدرا مهما لسن قواعد لحماية البيئة، وهناك العديد من المؤتمرات الدولية التى عقدت بشأن حماية البيئة والمحافظة عليها كانت تحت

---

(1) الدكتور/ محمد سامي عبد الحميد، مرجع سبق ذكره، ص ١٣٧.

(2) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، ص: ٥٦-٥٧.

(3) Declaration of UN conference on the human environment, UN doc.A\11, Rev. (New York, United Nations) 1973, p.3-5.

رعاية عدد من المنظمات الدولية العالمية والإقليمية والعامة والمتخصصة.

ولقد قام القضاء الدولى بلعب دورا كبيرا فى نطاق القانون الدولى عامة والقانون الدولى للبيئة خاص، وتعتبر أحكام القضاء مصدرا احتياطيا من مصادر القانون الدولى العام وأيضا القانون الدولى للبيئة، وقد أشارت لذلك المادة (٣٨) من النظام الأساسى لمحكمة العدل الدولية، حيث صدرت العديد من الأحكام القضائية من المحاكم الدولية تم استخلاص منها قواعد ومبادئ لحماية البيئة الدولية، على الرغم من أن المادة (٥٣) من النظام الأساسى لمحكمة العدل الدولية تنص على (أن الحكم القضائى لا يلزم غير أطراف النزاع ولا يعتبر سابقة) إلا أن الفقه والقضاء الدوليين دائبا على الأخذ فى الحسبان المبادئ والقواعد الواردة فى الأحكام القضائية الدولية، كما أن هذه الأحكام لها فضل تدوين القواعد العرفية السائدة[1].

وهناك عدة قضايا عرضت على القضاء الدولى[2] منها قضية مضيق

---

(1) الدكتور/ منصور العادلى، موارد المياه فى الشرق الأوسط صراع أم تعاون فى ظل قواعد القانون الدولى، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة عام ١٩٩٦م، ص: ٦٩.

(2) الدكتور/ أبو الخير أحمد عطية، الألتزام الدولى بحماية البيئة والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة عين شمس، عام ١٩٩٥م، ص: ١١٣- ١١٤.

- الدكتور/ صلاح الدين عبد العظيم محمد، المسئولية الموضوعية فى القانون الدولى العام، رسالة دكتوراه، حقوق عين شمس، ٢٠٠٢م، ص: ٢٤٠ -٢٤٤.

- الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسئولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة اسيوط عام ٢٠٠٦م، ص: ٢٢٣.

- Brownlie (1):"Principles of public international law " 4th ed Clarendon press, Oxford, 1990, p: 282- 243.

كورفو عام ١٩٤٩م، التى سجلت فى قلم كتاب محكمة العدل الدولية فى ٢٢ مايو ١٩٤٧م، بين بريطانيا وألبانيا بشأن أنفجار حقل الألغام فى مضيق كورفو فى سفينتين من السفن البريطانية، وقد ارسلت هذه القضية مبدأ التعسف فى استعمال الحق فى نطاق العلاقات الدولية، وهناك التحكيم فى قضية مصهر ترايل التى تقع فى كولومبيا وقد نتج عن هذا المصهر تلوث خطير بأضرار بالغة بالمزروعات بواشنطن، مما دعا الولايات المتحدى للاحتجاج لدى كندا، وقبل الطرفان التحكيم بمحكمة تحكيم تتكون من ثلاثة أعضاء وقد صدر الحكم الأول فى ١٦ ابريل عام ١٩٣٨م والثانى فى ١١ مارس ١٩٤١م وقد أرسى هذا الحكم مبدأين هما[١]:

- مسئولية الدولة عن أحداث التلوث التى تجد مصدرها على إقليم دولة وتسبب أضرارا لدولة أخرى، حتى لو كانت هذه الأضرار صادرة عن شخص عام أو خاص.

- إرساء الألتزام بمبدأ التعاون الدولى لمنع التلوث العابر للحدود وفقا لمبدأ حسن الجوار.

---

(1) الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولى للبيئة، المرجع السابق، ص: ١٣٨.

الفصل الثانى

نشأة وتطور القانون الدولى للبحار والمناطق السيادية

تشكل البحار أكثر من ٧٠% من مساحة الكرة الأرضية، كما أنها تعتبر وسيلة هامة للمواصلات، فضلا عن أنها تعتبر موردا مهمة من موارد الثروة، سواء الثروة السمكية أو المعدنية، وخاصة البترول والغاز الطبيعى، كل هذه العوامل تجمعت معا لتعطى للبحار أهمية، يصعب على القوانين أن تغفل عنها أو تكون بعيدة عنها، ولما كانت معظم إن لم يكن كافة البحار تمر عبر عدة دول، لذلك كان القانون الدولى أولى القوانين بالبحار تنظيما وتقنينا، حيث عقدت العديد من المعاهدات الدولية التي تناقش ذلك، فتكون فرع جديد من فروع القانون الدولى العام هو القانون الدولي للبحار، وقد قسمت مساحات البحر إلى مسافات لكل منها طبيعة قانونية خاصة، وهى البحر الإقليمى ثم المنطقة المتآخمة، وفي هذا الفصل نلقي مزيدا من الضوء علي الطبيعة القانونية لكل منطقة، ولذلك تكون هذا الفصل من الآتي:

المبحث الأول: التطور التاريخى لتقنين قواعد قانون البحار

المطلب الأول: أهمية البحار

المطلب الثانى: نشأة وتطور القانون الدولى للبحار.

المطلب الثالث: تعريف قانون البحار.

المبحث الثانى: البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة.

المطلب الأول: البحر الإقليمى.

المطلب الثانى: المنطقة المتآخمة.

المبحث الأول

التطور التاريخى لتقنين قواعد قانون البحار

لا يمكن تجاهل أهمية البحار والمحيطات للكرة الأرضية والحياة عليها لكل الكائنات، كماا لا يمكن الأستغناء عنها فهى ضرورة من ضروريات الحياة على سطح كوكب الأرض ولا نغالى فى القول إذا قلنا أنها أهم سبب لوجود الحياة على كوكب الأرض، فهى طرق للمرور ومصادر للزرق، تدفع عجلة التنمية الاقتصادية العالمية للأمام دفعة قوية لا يمكن الاستغناء عنها، وهذا موضوع المطلب الأول، ولما كان ذلك كذلك أهتم القانون الدولى بالبحار منذ العصور الوسطى بداية من مؤلف البحر الحر لجروسيوس عام ١٦٠٩م حتى تاريخه وهذا موضوع المطلب الثانى من هذا المبحث الذى تكون من ثلاثة مطالب هم:

المطلب الأول: أهمية البحار

المطلب الثانى: نشأة وتطور القانون الدولى للبحار.

المطلب الثالث: تعريف قانون البحار.

المطلب الأول

أهمية البحـــار

ورد فى القرآن الكريم أن الماء أساس الحياة فقد نصت الآية الكريمة على ﴿ وَجَعَلْنَا مِنَ ٱلْمَآءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ ﴾ مما يعنى أن البحار والمحيطات التى تشكل ٧٠% من مساحة الأرض لولاها ما كانت الحياة ولم تقم على الأرض حضارة أو حياة، فهى من أهم ضروريات الحياة الإنسانية، فحيث توجد المياه توجد الحياة وبالتالى البشر والدول ثم الحضارات، وقد لخص الفقهاء أهمية البحار والمحيطات فضلا عما سبق فى أنها تعتبر طريق مرور ومصدر كبير للرزق، لاحتواء هذه البحار والمحيطات على ثروات سمكية ومعدنية وأهمها البترول والغاز الطبيعى، فضلا عن أكتشاف العلماء لخصوبة تربة قيعان البحار والمحيطات مما يجعلها صالحة للزراعة بالمحاصيل.

ولو تم توزيع هذه المياه على سطح الكرة الأرضية التي تبلغ مساحتها ٥١٠ ملايين كم٢، لغطت المياه الأرض بطبقة مائية يبلغ ارتفاعها ٢,٤ كم، فهي تشارك في دورة المياه في الطبيعة من خلال الإشعاع الشمسي الذي يبخر جميع المياه التي لا تلبث أن ترتفع إلى الجو فتحملها الكتل الهوائية إلى مسافات بعيدة تتجاوز آلاف الكيلومترات في كثير من الأحيان، وقد تخترق قارات كاملة ثم يحدث التكاثف في الجو عند حدوث ظروف طبيعية معينة وتشكل السحب التي تؤدي إلى سقوط الأمطار والثلوج التي لا تلبث أن تعود مرة أخرى إلى الأرض وإلى البحار والمحيطات وهذا إن دل على شيء إنما يدل على ارتباط البحار والمحيطات باليابسة وتأثير كل منهما على الآخر ويكون الترابط على الشكل التالي[1]:

---

(1) الاستاذ/ محمد حسين هيجل، أهمية البحار والمحيطات وتأثيرها على البيئة والحياة، مجلة الوعى الإسلامى، قطر، العدد (٥٣٢) الصادر فى ٣ سبتمبر ٢٠١٠م.

١ – الأهمية التجارية للبحار والمحيطات كطرق للمرور: تحتل البحار والمحيطات مواقع جغرافية متميزة واستراتيجية، لذلك فهما طرق مرور عالمية، تربط بين القارات كما تربط وتفصل فيما بين دول المجتمع الدولى، لذلك كان لابد من تنظيم المرو فيهما ووضع قواعد للملاحة، وقد عملت الدول على إنارة مداخل البحار ليلا حتى تتعرف السفن على طريقها فى البحار، وبالرغم من أكتشاف أحدث وأسرع وسائل النقل، إلا أن البيئة البحرية ما زالت محافظة على مكانتها كطريق عظيم الفائدة من طرق المواصلات في العالم؛ حيث تنقل على السفن وعبر البحار ما تعجز عن حملة الطائرات[١].

ونستطيع القول أن البحار والمحيطات عززت من قوة العلاقات الدولية بين دول المجتمع الدولى منذ نشأته، لأنها ربطت بين الدول خاصة بعد ما تشعبت وتعددت مجالات التعاون الدولية فى المجتمع الدولى، فقد ربطت الطرق البحرية بين الدول وسهلت الاتصال بينهما مما عزز التجارة الدولية، ولما كانت الدول فى حاجة إلى الأتصال السريع المستمر، وقد تكفل بذلك المخترعات الحديثة التى وجدت فى البحار بيئة مناسبة جدا ووسيلة سهلة لذلك، فتم أستخدام المواصلات السلكية واللاسلكية خاصة فيما يتعلق بالتليفونات والتلغرافات.

فقد استقرت فى المجتمع الدولى قاعدة تتمثل فى حرية إلقاء الأسلاك التليفونية والتلغرافية فى العالم، مع ملكية الدولة لهذه الأسلاك التى تعود إلى حقها العام فى تملك مالها من أموال فى البحر العام، وبينت أهميتها أيضا فى مد خطوط شبكة الأنترنت بين الدول والقارات، لذلك فأهمية البحار والمحيطات فى هذا المجال لايمكن أغفالها.

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولى الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٨م، ص: ٥– ٨.

كما أن السفن التجارية الكبيرة والمتوسطة والعملاقة قامت بالإسهام فى تطوير التجارية الدولية بين دول المجتمع الدولى، وهى التى تنقل العديد والكثير من البضائع بين الدول، وهناك أيضا ناقلات البترول العملاقة التى تنقل البترول والغاز الطبيعى، من الدول المصدرة إلى الدول المستوردة، والبترول والغاز الطبيعى هما بمثابة الدم للصناعة الدولية بل وللاقتصاد الدولى كله، وأساس النهضة العلمية الحديثة، وقد أسهم ذلك كله فى التقدم العلمى والتقنى الذى بات سمة من سمات العصر.

٢- أهمية البحار الاقتصادية: تأتي أهمية البحار الاقتصادية بأنها مراكز للصيد ومكامن الثروة الحيوانية والنباتية والثروات المعدنية، وتتشكل فيها أوساط طبيعية غنية بالكائنات الحية النباتية والحيوانية ذات الأهمية الكبرى للإنسان، وعالم البحار والمحيطات أشبه بعالم اليابسة من حيث تنوع المحاصيل والمنتجات وعليه نشاهد أن النشاط البشري يتركز على السواحل بمصائد الأسماك الكبيرة والصناعات السمكية المتطورة كثيراً، وهو نشاط اقتصادي حيوي ومهم، يلعب دوراً كبيراً في الدخل القومي ويعطي معظم الصناعات ما يعادل ٣٠ مليون طن في السنة، وقدر أن كتلة المواد النباتية في المحيطات تعادل ١٦ مليار طن، بالإضافة إلى ثروات معدنية شاطئية، إضافة إلى الدور الأساسي في عملية النقل البحري واستخدام الموانئ المهمة في عملية التبادل التجاري بين الدول ودور الدول المهم التي تمتلك موانئ وواجهات بحرية.

٣- الأهمية الاقتصادية للبحار والمحيطات: لا تقل الأهمية الاقتصادية للبحار والمحيطات عن الأهمية التجارية بل تفوقها لتعلقها بالتنمية الاقتصادية كما أنهما مصدر للغذاء للإنسان وبقية الكائنات الأخرى، فهي تحتوي على كميات هائلة من الأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية ومن

أهمها الأسماك، كما أنهما مصدر صناعات هامة يستخرج منهما معظم الزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون، ومصدر للطاقة فقد أثبتت الأبحاث العلمية أن البحار والمحيطات تحتوى على كميات هائلة من النفط والغاز الطبيعي، ومصدر للثروات المعدنية الأخرى، مورد للماء العذب، حيث أنهما مصدر للمياه العذبة عن طريق التبخر، ومن ثم الأمطار؛ فكذلك بتحلية مياه البحر تمكنت العديد من الدول من حل مشاكل النقص في الموارد المائية العذبة.

لقد أثبت العلم الحديث أن البحار والمحيطات والأنهار بها آلاف من أصناف الأسماك الصالحة للملاحة أكثر من (٢٥٠٠٠) منها ١٠% تعيش فى الأنهار والباقى فى البحار والمحيطات، مما جعل الدول تتسابق على توسيع بحارها الإقليمية وخلق مناطق امتداد لها تباشر فيها اختصاصات معينة غير اختصاصاتها على البحر الإقليمى، والمبدأ العام فى هذا الخصوص هو أن الصيد حر لرعايا كافة الدول والبحر العام مفتوح لكل صياد مع مراعاة قوانين بلادهم فحسب، وقد أدى ذلك لوجود صيادين من مختلف الجنسيات، مما أدى لتضارب المصالح فى البحر العام.

فعقد أول وأهم اتفاق دولى بخصوص تنظيم الصيد فى البحر العام فى لاهاى عام ١٨٨٢م، وفى عام ١٩٣٧م عقد اتفاق خاص بتنظيم الصيد فى شمال الأطلنطى، ثم عقد مؤتمر لندن عام ١٩٤٣م بقصد دراسة الاتفاقيات المتعلقة بالإشراف على الصيد فى المحيط الأطلنطى والمحيط الثلجى والتنسيق بين هذه الاتفاقيات، ثم عقدت اتفاقيات مختلفة بين الدول لتنظيم صيد أنواع معينة من الأسماك، إلى أن عقد مؤتمر جنيف عام ١٩٣١م فقرر منع صيد أنواع معينة من الأسماك، وقد أكمل هذا الاتفاق باتفاق لاحق عقد بلندن عام ١٩٣٧م ثم عدل ببروتوكول عام ١٩٣٨م.

وفى عام ١٩٣٧م قررت لجنة تقنيين تابعة لعصبة الأمم أن موضوع استغلال ثروة البحر أصبح يصلح ليكون محل تنظيم دولى، ومع ذلك لم تتخذ العصبة خطوة فى هذا السبيل، ثم جاءت اتفاقيات جنيف عام ١٩٥٨م أبرمت اتفاقية خاصة بالمصائد وحفظ الثروات الحية فى البحر العام، وفى عام ١٩٦٩م تولت الأمم المتحدة عرض اتفاقيتان تعالجان تلويث مياه البحر بالزيت والمسئولية المدنية عن ذلك.

فضلا عن الثروة السمكية الموجودة فى البحار، توجد ثروة معدنية كبيرة جدا فى قاع البحر وما تحت القاع كالفحم والبترول والغاز والفوسفور والمنجنيز، وهذا شكل موضوع هام فى القانون الدولى للبحار، خاصة المشاكل الدولية التى نتجت عن استغلال واستخراج هذه المعادن، وتقدر احتياطى هذه الثروات والمعادن بارقام كبيرة جدا، خاصة وان جزء كبير من هذه الثروات يقع فى البحار العالية، مما اضطر لتدخل القانون الدولى لتنظيم استغلال واستخراج هذه المعادن، وأهم هذه الاتفاقيات اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م.

المطلب الثانى

نشأة وتطور القانون الدولى للبحار

فى القرن الثانى عشر ظهرت بأوروبا مجموعة من القواعد الخاصة بالبحار لاقت قبول واسع حتى أنها أصبحت قواعد عرفية مستقرة، وفى منطقة البحر الأبيض المتوسط ظهرت أقدم قواعد عرفية مستقرة، جمعت فى الروديا أو فى قانون رودس للبحار والتى جمعت نصوصه فى القرن السابع، ثم ظهرت مجموعة القواعد المعروفة بأسم (كونسلاتودل مير (قنصلية البحر) وسميت على أسم واضعيها وهم القضاة الرسميون للموانئ الذين كانوا معينيين كقناصل فضلا عن ربانية السفن والبحاره البارزين، ولم يتفق الفقهاء على تاريخ محدد للكونسلاتو، ولكنهم أتفقوا على ظهوره بالأرجح فى أواخر القرن الثالث عشر أو مطلع القرن الرابع عشر، وقد كتبت هذه المجموعة بلغة كاتالونيا وكان عنوانها الأصلى(قوانين برشلونة) ولكن البعض يرى أنها وضعت فى الأصل فى مرسيليا، لأن أقدم نص مطبوع يعود تاريخه إلى سنة ١٤٩٤م جاء من برشلونة.

أما فى منطقة الأطلسى فإن القواعد الأساسية لقانون البحار جمعت فى قواعد أوليرون، ويرجح وضعها باللغة الفرنسية القديمة فى القرن الثانى عشر، وهى لا تقتصر على قوانين جزيرة أوليرون بل قوانين عدد من الموانئ غرب فرنسا، وقد نقلت عدة مبادئ منها فى القوانين البريطانية والفرنسية الخاصة بالبحار، وفى أنجلترا يعتبر كتاب الأميرالية الأسود، وهو كتاب قديم جمع فى عهود إدوارد الثالث وريتشارد الثانى وهنرى الرابع، وقد تضمن هذا الكتاب مجموعة قواعد كانت تطبقها محكمة الأميرال، وهى مكتوبة باللغة الفرنسية النورماندية وترجمت للإنجليزية فى حكم الملم تشارلز فى القرن السابع عشر، وفى شمال أوروبا كان قانون (وسبى) يمكن اعتباره أهم قواعد مقبولة على

نطاق عام[1].

منذ نهاية العصور الوسطى وبداية العصور الحديثة بدأ أهتمام القانون الدولى بالبحار والمحيطات، حيث دافع القانون الدولى ودفع وجهة نظر الدول الكبرى التى ترى ملكيتها للبحار والمحيطات وفرض سيطرتها عليها، على اعتبار أن البحار تقبل الحيازة مثلها مثل الإقليم البرى، فقد أدعى كل من ملوك أسبانيا وبريطانيا والبرتغال ملكية بحار بأكملها، وقد تصدى لهذه الظاهرة الفقيه الهولندى جروسيوس لذلك، ففى عام ١٦٠٩م أصدر مؤلفه المشهور(البحر الحر) للدفاع عن حق هولندا ومواطنيها فى ممارسة التجارة مع الهند والصيد - دون الحصول على تصريح من أى دولة - فى البحار التى ادعت كل من أسبانيا والبرتغال وبريطانيا ملكيتها. وقد أسس جروسيوس ذلك على حجتين أساسيتين هما[2]:

١ - إن البحر العام لا يقبل الحيازة الفعلية، لذلك لا يمكن أن يكون محلا لسيادة أى دولة من الدول مهما كانت.

٢ - كما أن الطبيعة لم تمنح حقا لأى كائن تملك الأشياء التى يستطيع الكل أستعمالها دون ضرر ولا ضرار، ولا تفنى أو تنتهى بهذا الاستخدام.

وقد فتح مؤلف جروسيوس السابق شهية الفقهاء، فقد أصدر جنتليس عام ١٦١٣م كتابا للدفاع عن وجهة نظر أسبانيا وبريطانيا التى ترمى لحيازة البحار

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ١٦ -١٧.

(2) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٣م، القاهرة، ص: ١١- ١٣.

بأكملها، وفى عام ١٦٢٥م أصدر سلدن مؤلفا بعنوان (البحر المغلق) ذاع صيته كثيرا، وقد كان ذلك بداية نشوء مدرستان متعارضتان فى القانون الدولى، الأولى تقول بالسيادة الوطنية على البحار والثانية تنفى ذلك تماما، وأستمر هذ الصراع لمدة قرن من الزمان، وفى النهاية أنتصرت المدرسة التى ترى عدم إمكانية خضوع البحار للسيادة ووجوب تحريرها منها، ومع بداية القرن الثامن عشر أنتشرت هذه النظرية وأصبحت هى السائدة فى نظر كبار فقهاء القانون الدولى[1].

وقد كان للمعاهدات متعددة الأطراف دور فى تقنين قواعد قانون البحار، ففى عام ١٨٤١م عقدت معاهدة لندن الخاصة بإغلاق الدردنيل التى عدلت عام ١٨٧١م، ومعاهدة لندن عام ١٨٤١م الخاصة بالقضاء على تجارة الرقيق، ومعاهدة باريس عام ١٨٥٦م الخاصة بالحرب فى البحار وبإلغاء مراكب القرصنة، فضلا عن العديد من المعاهدات التى تتعلق بالحرب البحرية وحماية حقوق الصيد، وإن أردنا أن نميز القرن التاسع عشر فى عملية تقنين قانون البحار، فيمكن أن نطلق عليه (قرن حرية البحار) علما بأن جذور هذا المبدأ يعود لعام ١٦٠٤م عام ظهور مؤلف الفقيه الهولندى جروسيوس السابق الإشارة إليه.

وفى عصر المنظمات الدولية تقدمت بسرعة عملية التقنين، ففى إطار عصبة الأمم وبالتحديد فى ٢٢ أيلول/سبتمبر عام ١٩٢٤م، أصدرت الجمعية العامة للعصبة قرارا جاء فيه (رغبة فى زيادة مساهمة عصبة الأمم فى التدوين المضطرد للقانون الدولى فإنها تطلب من مجلس العصبة أن يدعو إلى اجتماع لجنة الخبراء يمثلون فى مجموعهم المدنيات والنظم القانونية الرئيسة فى العالم،

---

(1) الدكتور/ حامد سلطان الدكتورة/ عائشة راتب، والدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى العام، الطبعة الأولى، عام ١٩٧٨م، ص: ٤٨٩.

تكون مهمتها إعداد قائمة بموضوعات القانون الدولى التى تحتاج لتنظيمها باتفاق دولى، ويمكن تحقيق ودراسة ردود الحكومات على هذه القائمة).

تطبيقا لذلك كون مجلس العصبة هذه اللجنة فى الحادى عشر من كانون الأولعام ١٩٢٤م، واجتمعت بجنيف فى إبريل عام ١٩٢٥م، وفعلا اتفقت على أحد عشر موضوعا من موضوعات القانون الدولى، وتم تشكيل لجنة فرعية لإعداد أبحاث ودراسات عن كل موضوعات من هذه الموضوعات، وقد عقدت اللجنة دورتها الثانية فى يناير عام ١٩٢٦م، وقامت ببحث التقارير التى قدمتها اللجنة الفرعية وقررت أن ترسل الحكومات قوائم بالموضوعات التى تعتبرها قابلة للتدوين، وقد قررت الجمعية العامة للعصبة فى ٢٧ سبتمبر/ أيلول عام ١٩٢٧م اختيار ثلاثة موضوعات للمؤتمر الأول لتدوين القانون الدولى، أحد هذه الموضوعات النظام القانونى للمياه الإقليمية.

وفى الفترة من ١٢ مارس حتى ١٢ إبريل عام ١٩٣٠م، عقد تحت إشراف عصبة الأمم مؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى، ولم يتوصل المؤتمر لأى اتفاق بشأن المياه الإقليمية، لوجود خلاف جوهرى فى وجهات النظر المتعلقة بهذا الموضوع، تمثل فى وجهة نظر غالبية الدول التى ترى الإبقاء على مساحة البحر الإقليمى بثلاثة أميال بالإضافة إلى منطقة مجاورة للبحر الإقليمى تباشر الدولة عليها بعض الاختصاصات المحددة، ولكن الأقلية كانت ترى مد مساحة البحر الإقليمى من أربعة إلى ستة أميال. ولقد أفشلت بريطانيا برفضها الأخذ بالرأى الأول، مما أدى لفشل المؤتمر، ولكن الدراسات والأبحاث السابق أعدادها أصبحت مرجعا هاما استندت إليه جهود الأمم المتحدة فيما بعد، ولكن المؤتمر نجح فى إعداد مسودة اتفاق عن المركز القانونى للبحر الإقليمى، ونحج المؤتمر أيضا فى إقرار فكرة المنطقة المتآخمة التى تعنى الاعتراف للدولة الساحلية

جانبا هاما فيه تتفق ومتطلبات التنمية الاجتماعية والاقتصادية للشعوب.

وتوجد اتفاقيات دولية هامة تحدد النظام القانوني للبحار والقواعد القانونية الدولية كما يوجد قواعد قانونية داخلية تضعها الدول تنفيذ للاتفاقيات الدولية إضافة إلي القواعد التي تتبعها شركات الملاحة بمقتضي اتفاقيات خاصة متعلقة بالنواحي الفنية والتجارية، وقد تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية بين الدول تنظم استخدام واستغلال البحار منها اتفاقية حماية الحياة البشرية في ١٩١٤/١/٢٠م والمعدلة في ١٩٢٩/٥/٢١م و١٩٤٨/٦/١٠ و١٩٦٠م واتفاقية بروكسيل في ١٩١٠/٩/٢٣م الخاصة بالمساعدة والإنقاذ في البحر واتفاقية بروكسيل في ١٩٥٢/١٠٥م التي وحدت بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي بخصوص التصادم في البحر العام واتفاقية ١٩٦٢/٥/٢٥م الخاصة بالمسئولية عن استخدام السفن الذرية، وأهم الاتفاقيات في هذا المجال الاتفاقيات الدولية التي وضعت في مؤتمر الأمم المتحدة الأول للبحار في جنيف عام ١٩٥٨م وقد تم عقد اتفاقيات في هذا المؤتمر هي:

- الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة دخلت حيز التنفيذ في العاشر من سبتمبر عام ١٩٦٤م.
- اتفاقية أعالي البحار دخلت حيز النفاذ في الثلاثين من سبتمبر عام ١٩٦٢م.
- اتفاقية الصيد وصيانة موارد الأحياء المائية بأعالي البحار دخلت حيز النفاذ في العشرين من مارس عام ١٩٦٦م.
- اتفاقية الامتداد القاري دخلت حيز النفاذ في العاشر من يوليو عام ١٩٦٤م.
- البروتوكول الاختياري الخاص بالتسوية الإجبارية للمنازعات.

فقد دونت الاتفاقيات السابقة القواعد العرفية التي اتبعت من زمن بعيد وأكملت ما فيها من نقص وأضافت إليها جديدا، وقد اشترك في المؤتمر ممثلي

تطبيق كل ذلك علي ظهور السفن.

٣- القانون الإداري البحري: ينظم العلاقة بين العاملين بالملاحة بالبحرية والسلطة العامة البحرية التي تتمثل في الإدارة البحرية التي تطبق القواعد الخاصة بسلامة السفن وقواعد الحجر الصحي الخاصة بسلامة السفن وسلامة الأرواح وتنظم دخول السفن إلي الموانئ وتحدد الشروط المطلوبة فيمن يعمل علي السفن التجارية كالربان ورجال الطاقم من البحارة وغيرهم وكل من يعمل علي ظهر السفينة ويحدد نظام العمل في الموانئ.

٤- القانون المالي البحري: يفرض ويحدد مقدار الضرائب والرسوم المستحقة علي السفن ويبين طريقة تحصيلها.

٥- القانون البحري الخاص: ينظم العلاقات الخاصة التي تنشأ بين العاملين بالملاحة البحرية علي ظهر السفينة مثل حالات البيع والشراء ومختلف الأعمال البحرية وعلاقات الزواج والطلاق وغيرها من العلاقات الخاصة.

يضم القانون الدولي للبحار قواعد تنظم مصالح وحاجات كافة دول المجتمع الدولي علي اختلاف تقدمها الاقتصادي سواء كانت دول متقدمة أو دول نامية أو دولة كبيرة أو صغيرة دولة بحرية أو محبوسة، وتنطلق هذه القواعد من اعتبارات مختلفة سياسية وعسكرية واقتصادية وقانونية وتتأثر هذه القواعد بظروف ومتطلبات العلاقات الدولية في المجتمع الدولي كافة وبين الدول المتقدمة والدول النامية، ومن خصائص هذا القانون أنه متطور دائما ويتطور باستمرار نظرا لأهمية البحار واهتمام الدول بها فقد أصبحت البحار تشغل حيزا كبيرا من اهتمام كافة دول العالم، فبعد أن كان يتميز بالصبغة السياسية والقانونية لفترة طويلة ومحصور اهتمامه في ادعاءات السيادة والحقوق الإقليمية علي البحار ويهتم بالملاحة البحرية أصبحت الاعتبارات الاقتصادية والاستراتيجية تحتل

المطلب الثالث

تعريف قانون البحار

يختلف النظام القانوني للمياه سواء الأنهار أو البحار أو المحيطات عن النظام القانوني الذي يسري علي اليابسة حيث تختلف القواعد في كل منهما لتتناسب مع طبيعة كل من اليابسة والمياه، لذلك هناك قانون للمياه يشمل الأنهار والبحار والمحيطات ينقسم إلي قانونين قانون الأنهار الذي سبق إلقاء الضوء علي قواعده ومبادئه وأحكامه وقانون البحار الذي نسعى هنا إلي بيان قواعده وأحكامه ومبادئه ويعرف الفقه الدولي قانون البحار بأنه **(مجموعة القواعد القانونية التي تنظم علاقات الأشخاص والأشياء في البحر وتحدد هذه القواعد علاقات الأشخاص بعضهم ببعض في عرض البحر، وسواء أكان ذلك في زمن السلم أو في زمن الحرب، وسواء كان ذلك أثناء سير السفينة في عرض البحر أو أثناء توقفها في الموانئ أو في حالة عطلها في البحر أو في حالة إنقاذها إذا تعرضت لمخاطر البحر وحوادث التصادم البحري)**[1] مع العلم يوجد قانون للبحار في السلم وقانون للبحار في الحرب.

القانون الدولي للبحار في السلم: يشتمل علي عدة فروع هي:

١- القانون الدولي البحري: ينظم العلاقات الدولية في البحر في السلم والحرب.

٢- القانون الجنائي البحري: يفصل الجرائم التي يمكن أن تقع علي ظهر السفينة ويضع عقوبات لها ويحدد قواعد الأمن والنظام والتأديب وإجراءات

---

(1) الدكتور / نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، محاضرات في مبادئ القانون الدولي العام، القاهرة، عام ٢٠٠٥م، ص:١٨٩.

مع التسليم لجميع الدول ببعض الحقوق عليها يمكنها أن تباشرها[1].

وقد أدت التطورات المتلاحقة لقيام الدول ببسط سيادتها على مناطق أخرى بالبحار غير البحر الإقليمى، فضلا عن زيادة مساحة البحر الإقليمى من ثلاثة أميال إلى ستة وأخيرا إلى أثنتى عشرة ميلا، كما ظهرت أفكار جديدة أستندت إليها الدول فى ممارسة حقوق على مناطق زيادة عن البحر الإقليمى منها المنطقة المتآخمة وهى جزء من البحر العالى التى تتاخم البحر الإقليمى، وتبلور النظام القانونى لاستغلال ثروات الجرف القارى.

وهناك عدة عوامل أدت إلى نشأة وتطور قواعد القانون الدولى المهتمة بالبحار والمحيطات والمياه عموما، مما أدى لظهور فرع جديد هو القانون الدولى للبحار، متمثلا فى اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م أو القانون الدولى الجديد للبحار كما يطلق عليها كثير من فقهاء القانون الدولى، أهم هذه العوامل التقدم العلمى والفنى الذى طال كافة مجالات العلاقات الدولية، ثم ظهور عدد كبير من الدول الجديدة وهى الدول التى استقلت حديثا عن الدول الاستعمارية الكبرى، وتطلعات هذه الدول لإقامة نظام دولى اقتصادى جديد، ومحاولات الدول مد سيطرتها وسيادتها إلى مناطق أخرى غير البحر الإقليمى، فضلا عن تطور القانون الدولى المعاصر وظهور العديد من القواعد الحديثة فيه ونتج عنه ظهور فروع جديدة من القانون الدولى العام، حيث أمتد لعدد من المجالات الدولية[2].

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ١٣.

(2) الدكتور/ صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص: ١٥-٣٠

الفترة من ٢٤ فبراير حتى ٢٨ إبريل عام ١٩٥٨م، وحضره ممثلو ٨٦ دولة من بينها دول لم تكن أعضاء فى الأمم المتحدة، ومنها دول حبيسة مغلقة دول غير ساحلية، وفى هذا المؤتمر تم التوصل لعقد أربع اتفاقيات هى(١):

- اتفاقية جنيف بشأن المياه الإقليمية والمنطقة المتآخمة.
- اتفاقية جنيف بشأن البحار العالية.
- اتفاقية جنيف بشأن الصيد والمحافظة على الموارد الحية فى البحار العالية.
- اتفاقية جنيف بشأن الجرف القارى.
- البروتوكول الاختيارى الخاص بالالتزام بتسوية المنازعات.

ثم كان المؤتمر الثانى للأمم المتحدة لقانون البحار، الذى عقد فى جنيف فى الفترة من ١٧ مارس إلى ٢٦ إبريل عام ١٩٦٠م، للوصول إلى حل للقضايا التى لم يتمكن المؤتمر الأول من حلها، منها عرض البحر الإقليمى وحدود مناطق الصيد وغيرها، ولم يتمكن المؤتمر من الوصول لحل لهذه القضايا وظلت معلقة، وجاء المؤتمر الثالث للأمم المتحدة ليتوج نشاط الأمم المتحدة باتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م، ويطلق عليها القانون الدولى الجديد للبحار.

فقد كانت القواعد العامة العرفية المستقرة فى شأن البحار تقسم البحار والمحيطات لقسمين، الأول يخضع لسيادة الدولة الشاطئية وهو البحر الإقليمى وهو والإقليم البرى للدولة سواء من حيث الطبيعة القانونية فيما يتعلق بحق الدولة عليه، مع بعض الأستثناءات التى ترد نظرا لخاصيتها منها حق المرور البرئ، والقواعد الخاصة بمعاملة السفن الأجنبية، وقسم ثان وهو أعالى البحار

---

(1) الدكتور/ رفعت عبد الحميد، المنطقة الاقتصادية الخالصة فى البحار، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٨٢م، ص/٢٣.

ببعض الاختصاصات فى منطقة تزيد على البحر الإقليمى وتلاصقه تنطبق عليها قوانين الدولة الساحلية. ويمكننا القول أن المؤتمر قد فشل[1].

ولم تكن الأمم المتحدة بعيدة عن هذا الموضوع تقنين قواعد البحار، فقد أنشئت فى ٢١ نوفمبر ١٩٤٩م لجنة الأمم المتحدة للقانون الدولى بالقرار رقم ٣٧٤، وتتكون هذه اللجنة من خمسة وعشرين عضوا ينتخبون لمدة خمس سنوات قابلة للتجديد بشرط عدم وجود أثنان من دولة واحدة، وأن يكونوا ممثلين للمدنيات الرئيسية والنظم القانونية المختلفة الموجودة فى العالم، وقد قررت اللجنة أن تعطى الأولوية لثلاثة موضوعات قانون المعاهدات إجراءات التحكيم ونظام البحار العامة، وقد أوصت الجمعية العامة لجنة القانون الدولى بأن تضع موضوع المياه الإقليمية فى قائمة الموضوعات ذات الأهمية[2].

وفى الرابع من يوليو عام ١٩٥٦م، وبعد دراسة استمرت سبع سنوات، انتهت لجنة القانون الدولى التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة، من بحث موضوع البحار العامة والبحر الإقليمىوالموضوعات المرتبطة بهما، وأعدت مشروعا نهائيا بهذه الموضوعات جميعا، يتكون من ثلاث وسبعين مادة، مع شروح توضح الأسباب التى دفعت اللجنة، للأخذ برأى دول دون دول أخرى، والاتجاهات المختلفة التى كانت سائدة فى اللجنة، وتبريرات كل رأى عرض أثناء مناقشة هذه الموضوعات باللجنة.

ثم بدأت مؤتمرات الأمم المتحدة للبحار، فكان المؤتمر الأول بجنيف فى

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص: ١٧ – ١٢٠.

(2) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولى بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية فى ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحارعام ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٥م، ص: ٧ وما بعدها.

٨٦ دولة ومراقبين من (١٦) منظمة دولية[1].

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد لعام ١٩٨٢م وتعرف أيضا باتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م وتعد هذه الاتفاقية أضخم واكبر اتفاقية دولية تبرم خلال القرن العشرين وتعتبر أول اتفاقية عامة للبحار وقد أبرمت هذه الاتفاقية تحت رعاية الأمم المتحدة.

القانون الدولي للبحار في الحرب: يشمل علي العديد من الاتفاقيات الدولية التي دونت الكثير من القواعد العرفية قبل تدوينها في القانون الدولي للبحار في السلم بسنوات عديدة، والمقصود بالقانون الدولي للبحار في زمن الحرب(القانون الذي يحكم العلاقات الدولية في حالة الحرب أو هو القانون الذي ينظم الحرب البحرية وآثارها القانونية وانتهائها ويبين حقوق وواجبات الدول المتحاربة وينظم أيضا قواعد الحياد البحري وكيفية ممارسة الدول لحقوقها وتنفيذ التزاماتها الدولية أثناء العمليات العسكرية البحرية).

طبقا لهذا القانون يكون للدول المتحاربة ضبط ومصادرة سفن الأعداء وأموالهم في البحار ويتوقف تمتع الأعداء بالحقوق المعترف بها في البحار كحق المرور البرئ وتباشر الدول المحاربة مباشرة حقوق المحاربين فيما يتعلق بالحصار البحري والتهريب البحري والغنائم البحرية التي تؤثر علي مصالح المحايدين البحرية ولها حق تلغيم المساحات البحرية التي تخضع لسلطة الدولة وقت الحرب لمنع العدو من الاقتراب من موانيها أو دخول مياهها الإقليمية والداخلية ويحق للدول تدمير سفن وموانئ الدول الأعداء التي تحمل الأسلحة.

---

(1) الدكتور/ الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، المنصورة، عام ١٩٨٥م، ص: ٣٤٧/٣٤٨.

والقانون الدولي للبحار في زمن الحرب يتضمن مجموعة من القواعد العرفية ومجموعة من الاتفاقيات الدولية العامة منها إعلان باريس لعام ١٨٥٦م الخاص بالحرب البحرية واتفاقيات لاهاي لعام ١٩٠٧م وإعلان لندن البحري عام ١٩٠٧م واتفاقيات جنيف الأربعة لعام ١٩٤٩م والبروتوكولين الملحقان بهم والخاصة التي تبرم بين الدول المتحاربة مثل اتفاقيات الهدنة ووقف إطلاق النار واتفاقيات السلام وعدة مبادئ قانونية عامة.

أما القانون الدولي للبحار المطبق في زمن السلم فهو عبارة عن العادات والأعراف البحرية والاتفاقيات الثنائية والجماعية التي تنظم استعمال واستغلال البحار في زمن السلم ويأتي في مقدمة تلك الاتفاقيات اتفاقيات جنيف الأربعة لعام ١٩٤٩م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وقد نظمت المادة ١/٣١١ من اتفاقية عام ١٩٨٢ العلاقة بينها وبين اتفاقيات عام ١٩٥٨م بقولها فنصت على (تسمو هذه الاتفاقية فيما بين الدول الأطراف علي اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م الخاصة بقانون البحار) مما يدل علي أمرين:

الأول: إن اتفاقية عام ١٩٨٢ لا تلغي اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م ولكن تفضل عليها في التطبيق حال وجود تناقض أو تعارض بين الاتفاقيتين.

الثاني: إن الدول غير الأطراف في اتفاقية عام ١٩٨٢م تستطيع أن تطبق اتفاقيات جنيف عام ١٩٥٨م في علاقاتها، ما لم تكن هناك قاعدة عرفية حديثة تلزمها حتى ولو لم تكن طرفا في الاتفاق الدولي الذي يتضمنها وقد أكدت ذلك محكمة العدل الدولية في قضية الامتداد القاري بين ليبيا ومالطة عام ١٩٨٥م[1].

---

(1) الدكتور/ أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، ٢٠٠م، القاهرة، ص: ٢٣.

يمكننا بعد ذلك تقسيم مراحل تطور قانون البحار إلي مرحلتين هما:

- المرحلة الأولي: من بداية الاهتمام الدولي بالبحار حتى عام ١٩٦٠م: تتميز هذه المرحلة الاهتمام المتزايد بالبحار بحيث أصبحت البحار من الموضوعات الرئيسية في القانون الدولي العام نظرا لادعاء الدول الكبرى السيطرة علي البحار علي أسس مختلفة منها أن هذه البحار مجاورة لشواطئ الدول الكبرى ومنها لأسباب أمنية أو دينية.

وقد كان لظهور وانتشار المنظمات الدولية بعد الحرب العالمية الثانية دورا كبيرا في زيادة الاهتمام بالقانون الدولي للبحار نظرا للمتغيرات الاقتصادية التي تعرض لها المجتمع الدولي، فقد قامت هذه المنظمات الدولية بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية وإعداد اللوائح البحرية المتعلقة بالبحار منها الاتفاقيات المبرمة تحت رعاية منظمة الأغذية والزراعة لتنظيم الصيد ومنظمة الملاحة الدولية المختصة بالملاحة والنقل البحري، ولم تكن المنظمات الإقليمية بعيدة عن دائرة الاهتمام بالبحار فلقد لعبت دورا هاما في بعض المجالات مثل الصيد وحماية البيئة البحرية وإقامة المنشآت والتركيبات البحرية، وقد تم تأسيس المنظمة الحكومية الاستشارية للملاحة البحرية بموجب اتفاقية عام ١٩٤٨م ودخلت حيز التنفيذ عام ١٩٥٨م وكانت أحدي الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة ومقرها لندن ولكنها أصحبت الآن منظمة دولية منفصلة تسمي (منظمة الملاحة الدولية) عدد أعضائها أكثر من (١٢٠) دولة وتقوم هذه المنظمة بدور هام في تنظيم العلاقات البحرية الدولية في المجتمع الدولي[١].

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ١٩٠/١٩١.

وقد شهدت فترة ما بين الحربين اهتماما كبيرا بالبحار وإعداد التنظيم القانوني لها فقد ظهرت في تلك الفترة الرغبة في تدوين القواعد العرفية الدولية للبحار حيث ظهرت فكرة البحر الإقليمي بمؤتمر تدوين القانون الدولي في لاهاي عام ١٩٣٠م تحت رعاية عصبة الأمم رغم فشل المؤتمر في إقرار الفكرة في اتفاقية، وفي عام ١٩٤٥م بدأت الدول في استغلال البحار اقتصاديا عن طريق استخراج الثروات التي تكمن في البحار خاصة البترول وتوليد الطاقة من البحار لمواجهة احتياجات التنمية الاقتصادية لفترة ما بعد الحرب العالمية الثانية، مما أدي إلي ظهور حركة تدوين قواعد قانون البحار.

وفي عام ١٩٤٨م اقترحت الأمانة العامة للأمم المتحدة ضرورة قيام لجنة القانون الدولي بالإعداد لدراسة وتدوين قواعد القانون الدولي وعلي رأسها القانون الدولي للبحار، وفي عام ١٩٥٧م دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة لعقد مؤتمر دولي لإبرام اتفاقية دولية لقانون البحار عن طريق لجنة القانون الدولي وقد اجتمع المؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨م وأنتهي في ٢٩/إبريل/١٩٥٨م بالموافقة علي أربع اتفاقيات دولية تختص بالبحار منها ما يتعلق بالبحر الإقليمي وأعالي البحار والصيد وحفظ الموارد البحرية في أعالي البحار والامتداد القاري وتم إقرار البروتوكول الإلزامي بتسوية المنازعات ورغم ذلك اعتبر بعض الفقهاء هذا المؤتمر فاشل لعدم التوصل لإقرار قاعدة تحدد مساحة البحر الإقليمي ومناطق الصيد الخاصة بالدول، مما دعي الأمم المتحدة لعقد المؤتمر الثاني للقانون البحار عام ١٩٦٠م لمناقشة المسألتين السابقتين ولكنه فشل كما فشل المؤتمر الأول.

- المرحلة الثانية: من عام ١٩٦٠م حتى تاريخه: شهدت هذه المرحلة تطورا كبيرا في تدوين قواعد قانون البحار نتيجة الاهتمام المتزايد من قبل دول

المجتمع كافة سواء المتقدمة أو النامية الكبيرة والصغيرة، للتطور التكنولوجي وتطور العلاقات السياسية الدولية مما أدي إلي تعقد الموقف الدولي بشأن قانون البحار نتيجة تعارض مصالح الدول المتقدمة ومصالح الدول النامية في استغلال البحار واستخراج ما بها من ثروات حية وغير حية خاصة بعد فشل مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٦٠م، يمكننا القول بأن تطور القانون الدولي للبحار كان نتيجة جهود ومطالبات دول العالم الثالث.

وقد جاء ذلك علي لسان مندوب مالطا في الأمم المتحدة أمام الجمعية العامة عام ١٩٦٧م بالدورة الثانية والعشرين بشأن إعلان المبادئ المنظمة لقيعان البحار والمحيطات خارج حدود السيادة الوطنية بموجب قرارها رقم ٢٤٦٧ في ١٩٦٨/١٢/٢١م حيث دعت الجمعية العامة بموجب قراريها رقم ٣٠٢٩ لعام ١٩٧٢م ورقم ٣٠٦٧ لعام ١٩٧٣م إلي عقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار في الفترة من الثالث إلي الخامس عشر من ديسمبر لعام ١٩٧٣م بنيويورك.

يختلف هذا المؤتمر عما قبله من مؤتمرين للأمم المتحدة لقانون البحار في أنه لم يكن أمامه مشروع اتفاقية دولية لمناقشتها، لذلك أعتمد لمتفاوضون في المؤتمر علي النصوص التي أعددتها لجان المؤتمر للتفاوض حولها وقائمة الموضوعات التي أعدتها لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والوثيقة التي أعدتها أمانة المؤتمر حول الاتجاهات الرئيسية السائدة بشأن البحار.

وبعد تسع سنوات من العمل نجح المؤتمر في الموافقة علي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بجامايكا في العاشر من ديسمبر عام ١٩٨٢م وفي التاسع عشر من ديسمبر عام ١٩٨٤م وصل عدد التصديقات علي الاتفاقية من الدول والمنظمات الدولية مائة وخمسون، وفي السادس عشر ٥ن نوفمبر لعام ١٩٩٤م دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بعد مرور أثني عشر شهرا علي إيداع التصديق الستين

علي الاتفاقية. وتعد هذه الاتفاقية أهم الاتفاقيات الدولية في القرن العشرين فلم يحدث في تاريخ العلاقات الدولية أن قام هذا العدد الكبير من الدول بالتصديق علي اتفاقية، وزاد من أهمية هذه الاتفاقية أنها تتضمن معظم القواعد والأحكام الخاصة باستخدامات الإنسان للبحار مثل ملاحة بحرية وجوية كشف واستغلال الثروات والموارد البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث، وتمثل هذه الاتفاقية دليلا ومرشدا لسلوك الدول في البحار كما تبين الاتفاقية المساحات البحرية وقواعد تحديدها وبينت حقوق والتزامات الدول ومسئوليتها ونظام تسوية المنازعات المتعلقة بالبحار وتقع الاتفاقية في (٣٢٠) مادة وتسع مرفقات.

يصف بعض الفقهاء اتفاقية جامايكا لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بأنها صفقة لإقامتها نظام شامل تناول جميع المسائل المتعلقة بقانون البحار في ظروف فريدة مر بها المجتمع الدولي سيطرت عليها الطبيعة الخاصة للبحار والمحيطات حيث القضايا المتعلقة بالبحار مترابطة ومصالح الدول كثيرا ما تكون متعارضة، مما أدي إلي أن سيطرت علي الاتفاقية إعمال التوازن بين المصالح المتعارضة سواء في العلاقات بين الدول بعضها البعض أو بين الدول والمجتمع الدولي، مما أدي إلي الوصول إلي حلول للكثير من المشاكل المتعلقة بالبحار تتسم بالطابع التوفيقي[١].

تدوين القواعد القانونية الخاصة بالبحار[٢]: تعد البحار من أهم طرق الاتصال بين الشعوب فقد أهتم الإنسان بها اهتماما كبيرا سواء للملاحة أو لاستخراج

---

(1))الدكتور/ سعيد سالم جويلي، محاضرات في مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، الجزء الثاني، ص: ٦٩.

(2) الدكتور/ حازم حسن جمعة، أحكام القانون الدولي العام، الزقازيق، عام ٢٠٠٠م، ص١٣٠.

الثروات الموجودة في مياهها أو في القاع، لذلك عمدت الدول إلي وضع قواعد قانونية تنظم استخدام واستغلال البحار وتمنع تحكم دول محدودة فيها، وتمحورت القواعد القانونية في القانون الدولي التقليدي حول محورين فقط هما الملاحة والصيد، فقد الدول المؤتمرات لإبرام الاتفاقيات الدولية التي تنظم ذلك.

ومن أشهر هذه المؤتمرات مؤتمر لاهاي عام ١٨٨٢م بين غالبية الدول المطلة علي بحر الشمال، والاتفاق بين بريطانيا وفرنسا عام ١٨٨٣م لوضع قواعد معينة لصيد المحار، واتفاقية باريس لعام ١٨٨٤م لحماية الأسلاك التي وقعتها (٢٦) دولة، واتفاق واشنطن بين كندا والولايات المتحدة بمنع صيد سمك الحوت أثناء وقف موسم الصيد، ومؤتمر بروكسيل عام ١٩١٠م حيث تم إبرام اتفاقيتين دوليتين للتصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحري ومؤتمر واشنطن عام ١٩١١م بين روسيا واليابان وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية الذي تم الاتفاق فيه علي تحريم قتل أو مطاردة كلاب البحر في المحيط الهادي شمال خط عرض ٣٠ بما في ذلك بحر بهرنج وكامتشاتكا، ومؤتمر لاهاي عام ١٩٣٠م لتدوين قانون البحار الذي دعت إليه عصبة الأمم.

وفي عام ١٩٥٦م أعدت لجنة القانون الدولي مشروع اتفاقية قانون البحار وأرسلته للأمم المتحدة حيث دعت الجمعية العامة عام ١٩٥٨م أعضاء الأمم المتحدة لمؤتمر دولي لدراسة المشروع فعقد مؤتمر جنيف الأول لقانون البحار في ٢٤ إبريل عام ١٩٥٨م الذي أقر أربع اتفاقيات دولية هي اتفاقية المصايد واتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة واتفاقية الامتداد القاري واتفاقية أعالي البحار.

وقد ساعد علي تقنيين القواعد القانونية المتعلقة بالبحار التقدم العلمي علي زيادة الاهتمام الدولي بالبحار مما ساعد علي ظهور قواعد قانونية جديدة تنظم

استخدام واستغلال البحار سواء عن طريق الدول أو المنظمات الدولية وخاصة الأمم المتحدة التي أنشئت في عام ١٩٦٨م لجنة لدراسة استخدام قاع البحار أصبحت بعد ذلك لجنة دائمة لاستكمال النقص في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، وفي الدورة العاشرة عام ١٩٨١م تصحيح النص غير الرسمي وتم رسميا وضع مشروع اتفاقية متكاملة للبحار لقانون البحار، وتوالت جلسات المؤتمر الختامية في مونتيجو بجامايكا في الفترة من ١٩٨٢/١٠/٦م حتى ١٩٨٢/١٠/١٠م حيث وضعت الوثيقة الختامية عام ١٩٨٢م واليت سميت اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢ لقانون البحار.

أهم ملامح اتفاقية الأمم المتحدة قانون البحار (اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م)

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من أهم اتفاقيات القرن الماضي حيث تم التوقيع عليها من قبل (١٥٩) وبعض المنظمات الدولية ومجلس الأمم المتحدة لناميبيا والجماعة الأوربية وجزر الكوك، وقد أرست هذه الاتفاقية عددا مهما من القواعد القانونية التي وضعت نظاما قانونيا للبحار متكاملا وأرست قواعد ومبادئ جديدة في القانون الدولي للبحار (قانون البحار) أهم هذه القواعد هي[١]:

١ – وسعت من البحر الإقليمي للدولة لمسافة (١٢) ميلا في عمق البحر تفرض الدولة سيادتها عليها مع السماح للسفن الأجنبية بحق المرور البرئ بتلك المنطقة لأغراض الملاحة السلمية الآمنة.

٢ – السماح لسفن وطائرات جميع الدول بالمرور العابر خلال الممرات التي تستخدم للملاحة الدولية طالما أنها تمر بدون توقف وبلا تهديد لأمن وسيادة

---

(1) الدكتور / حازم حسن جمعة، المرجع السالف، ص: ١٣٨/١٣٤.

الدولة الساحلية وتنظم الدول الساحلية الواقعة علي سواحل الممرات الدولية الملاحة والجوانب الأخرى للمرور.

٣ – تتكون الدولة الأرخبيلية من مجموعة أو مجموعات من الجزر المتقاربة تتخللها مياه وتكون لها سيادة علي منطقة بحرية تحصرها خطوط الأساس الأرخيبلية المرسومة بطريقة مستقيمة، تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة والمستمرة في الأرخبيل وتضم خطوط الأساس هذه الجزر الرخبية وقطاعا تتراوح فيه نسبة المياه إلي مساحة اليابسة بما فيها الحلقات المرجانية ما بين (١ إلي ٤) و(١ إلي ٩) وتمتد هذه السيادة إلي هذا الحيز من الحياة بصرف النظر عن عمقها وبعدها عن الساحل، ويكون للدول الأخرى حق المرور خلال قنوات أو ممرات تحددها دولة الأرخبيل.

٤ – يكون للدولة الساحلية حقوقا سيادية بالنسبة للثروات الطبيعية وبعض النشاطات الاقتصادية علي مسافة (٢٠٠)ميل بحري ويطلق علي هذه المسافة (المنطقة الاقتصادية الخالصة) وتمارس الدولة الساحلية سلطها علي إجراءات حماية البيئة وسفن الأبحاث العلمية، ولكن يحق للدول الغير حق المرور والطيران في وفوق المنطقة الاقتصادية الخالصة ولها حق مد أنابيب وكابلات بحرية فيها، كما أن الدول الحبيسة التي لا تطل علي البحر تمتع باستغلال جزء من هذه المنطقة لغرض الصيد علي أسس تفضيلية في حالة عدم استغلال المنطقة كلها من قبل الدولة الساحلية.

٥ – إضافة لما سبق تتمتع الدولة الساحلية بالسيادة علي مسافة (٢٠٠) ميل بحري علي الأقل تمتد إلي (٣٥٠) ميلا بحريا وحتى أكثر في حالات خاصة من قاع البحر لأغراض الاكتشاف والاستغلال تسمي هذه المسافة (بالجرف القاري) ويشارك المجتمع الدولي الدولة الساحلية في جزء من العائد المحقق من نشاطات

استخراج البترول ومصادر الثروات الطبيعية الأخرى من أي جزء من جرفها القاري يتعدى (٢٠٠) ميل بحري.

٦ – لكل الدول الحق في التمتع بحق الملاحة والطيران والصيد في أعالي البحار وينبغي علي دول المجتمع الدولي المحافظة علي الأحياء المائية ورعايتها.

٧ – يتحدد البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري للجزر طبقا للقواعد التي تطبق علي الإقليم الأرضي، أما الصخور التي لا يوجد عليها سكان أو حياة اقتصادية ليس لها منطقة اقتصادية أو جرف قاري.

٨ – علي الدول الساحلية للبحر المغلق وشبه المغلق أن تتعاون في رعاية الأحياء المائية ورسم السياسات التي تضمن حماية البيئة وجهود البحث العلمي.

٩ – يحق للدول غير الساحلية المرور من وإلي البحر وتمتع بالمرور في إقليم دولة المرور العابر بكافة وسائل النقل.

١٠– يتعين وضع نظام لاكتشاف واستغلال منطقة قاع أعالي البحار تحت أشراف ورقابة (هيئة قاع أعالي البحار) التي سوف تؤسس طبقا لهذه الاتفاقية، ويمكن لهذه الهيئة أن تقوم بأعمال التنقيب بنفسها بواسطة أجهزتها العامله والمشروع الذي سوف يؤسس لهذا الغرض، ويحق لها التعاقد سواء مع المشروعات الحكومية أو مشروعات القطاع الخاص للتنقيب في هذه المنطقة بحيث يمكنهم العمل بالتوازي مع الهيئة.

١١ – تلتزم الدول بمنع التلوث البحري ومراقبة عدم حدوث ذلك من أي مصدر وتكون مسئولة عن أي ضرر يحدث نتيجة مخالفتها التزاماتها الدولية لمنع التلوث البحري الواردة في هذه الاتفاقية أو غيرها من الاتفاقيات الدولية.

١٢ – لا يتم إجراء الأبحاث العلمية في منطقتي الجرف القاري والمنطقة

الاقتصادية الخالصة إلا بناء علي موافقة الدولة الساحلية ويستثني من ذلك الأبحاث العلمية التي تكون لأغراض علمية أو لتحقيق أغراض محددة بدقة.

١٣ – يتمم تسوية المنازعات بين الدول بشأن تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالطرق السلمية التي تختارها الدول المعنية، علما بأن الاتفاقية نصت علي عدة أساليب اختيارية لتسوية المنازعات سلميا، وقد أنشئت الاتفاقية المحكمة الدولية لقانون البحار وألزمت الاتفاقية الأطراف في حالة عدم وجود وسيلة سلمية في الاتفاقية باللجوء إلي التوفيق كوسيلة لحل المنازعات التي قد تنشب بين الدول الأطراف وتختص غرفة منازعات قاع البحار بالنظر في جميع المنازعات المتعلقة بالمنطقة الدولية من قاع البحار ويحق للأشخاص العاديين والاعتباريين اللجوء المباشر للغرفة بالمساواة بين الدول.

تعريف البحر: يفرق القانون الدولي للبحار بين تعريف البحر لغة وتعريفه القانوني

تعريف البحر لغة: كما جاء في لسان العرب بأنه (الماء الكثير أجاجا كان أن فرات) وعرف مختار الصحاح البحر بأنه (البحر ضد البر قيل سمي به لعمقه واتساعه والجمع أبحرا وبحار وبحور وكل نهر عظيم بحر ويسمي الفرس الواسع الجري بحرا وماء بحر أي ملح وأبحرا الملح الملء ملح)[١] ويطلق البعض علي المياه العزبة بحرا ولكن البعض يقصره علي الماء المالح)[٢] وطبقا لهذا التعريف لا بد من توافر عنصرين في البحر هما[٣]:

---

(1) الإمام محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، دار القلم، بيروت لبنان، ص: ٤١.

(2) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: ٦٩٣.

(3) الدكتور/ سعيد جويلي، المرجع السابق، ص: ١٩٩.

- عنصر الملوحة.

- عنصر الكثرة أو الاتساع.

وعرفه البعض بأنه (المسطحات من المياه المالحة التي تشكل مع اليابسة القشرة التي تغطي الكرة الأرضية)[١] وطبقا لهذا التعريف يشمل البحر المحيطات والبحار المفتوحة كالبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والبحر الميت وبحر قزوين والبحيرات المقفلة كبحيرة نيو شاتل والبحيرات التي تتصل ببحر مقفل كالبحيرات الكبرى في أمريكا الشمالية، وتشغل البحار ما يقرب من ثلاثة أرباع مسطح الكرة الأرضية.

التعريف القانوني للبحر: لا يأخذ فقه القانون الدولي بالتسميات والمصطلحات التي يطلقها الجغرافيون علي أجزاء البحر العام من محيط وبحر، لذلك تطلب القانون عدة شروط لاعتبار المياه من البحار فتخضع للقواعد القانونية الخاصة بالبحار، وقد تطلب القانون ثلاثة شروط مجتمعة وإذا تخلف شرط لا تخضع المياه للقانون الدولي للبحار وهذه الشروط هي[٢]:

- أن يكون هناك مساحة شاسعة.

- من المياه الملاحة.

- وتوجد في وحدة جغرافية واتصال طبيعي.

فهناك مساحات واسعة من المياه العذبة في وحدة واتصال طبيعي وجغرافي ولكنها يعتبرها القانون أنهارا دولية، كما لا تعد البحيرات والقنوات من البحار

---

(1) الدكتور/ حازم حسن جمعة، أحكام القانون الدولي العام، الزقازيق، عام ٢٠٠٠م، ص: ١٢٨.

(2) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي، والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ١٩٩.

علي الرغم من أنها تحتوي علي مياه مالحة وذلك لتخلف الشرط الثالث لأن البحيرات تعرف بأنها (مساحة من المياه المالحة التي تحيطها اليابسة من جميع الجهات) وعلي الرغم من اتصال القنوات بالبحار إلا أنه اتصالا صناعيا وليس طبيعيا، وينظر القانون الدولي للبحار نظرة شاملة فلا يهتم بمياهها فقط ولكنه يهتم أيضا بقاعها المكونة من الرمال أو الصخور أو الطين أو أي مادة أخري يتكون من قاع البحر فوق باطن الأرض مباشرة وتبحر في القاع المركبات الغاطسة، أما التربة فتقع تحت القاع هي الطبقات الأرضية التي تحت سطح القاعدة الأرضية للبحر.

وكان الفقه في القانون الدولي التقليدي وأيضا العمل الدولي وقتئذ ينظران إلي البحر كل لا ينفصل فيه السطح – من حيث الأحكام القانونية – عن طبقات القاع فالقانون كان يسري علي الماء والتربة، وكذلك الحقوق التي كان تتعلق للدول علي منطقة معينة من البحر كانت تسري علي السطح والقاع، ولكن منذ القرن الماضي ظهرت تطورات جديدة علي قانون البحار نتيجة التطورات الاقتصادية التي صاحبت هذا القرن حيث انفصلت الأحكام الخاصة بمياه البحر عن الأحكام المتعلقة بالقاع وما تحته، وزادت التطورات بنسبة كبيرة حتى غدت كل قطعة من البحر سواء سطح أو قاع وما تحت القاع تخضع لأحكام قانونية مختلفة عمن سواها في ظل قانون البحار الجديد.

ويمكننا بناء علي ذلك تقسيم سطح البحر والقاع وما تحته إلي الآتي:

١ – المساحات البحرية في سطح البحر: طبقا لقانون البحار الجديد يقسم سطح البحر بداية من المياه داخل البر حتى نهاية البحر إلي خمس مساحات كل مساحة معينة تخضع للأحكام قانونية مختلفة عن الأخرى وهذه المساحات الخمس هي المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة أو المجاورة والمنطقة

الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار.

٢ – المساحات البحرية في قاع البحر وما تحته: ينقسم قاع البحر وما تحته إلي منطقتين رئيسيتين هما منطقة الامتداد القاري ومنطقة التراث المشترك للبشرية، تخضع كل منطقة منهما إلي أحكام قانونية مختلفة طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م والتي يطلق عليها (اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م).

وهذا التقسيم السالف يرتكز علي عنصرين مهمين هما:

- حقوق وواجبات الدول.

- نظام الملاحة البحرية والجوية.

ينص القانون الدولي للبحار الجديد علي ثلاثة أنظمة للملاحة البحرية هي[1]:

- نظام المرور البرئ: ويسري في منطقة البحر الإقليمي.

- نظام المرور الحر: يطبق هذا النظام في المياه الدولية وأعالي البحار.

- نظام المرور العابر: يطبق هذا النظام في بعض المناطق التي تعد من المضايق ذات الطابع الدولي.

كيفية قياس المساحات البحرية في القانون الدولي للبحار الجديد: مع تعدد المساحات التي يحق للدولة الساحلية بسط سيادتها عليها أو استغلالها في القانون الدولي للبحار الجديد، ظهرت مشكلة كيفية قياس تلك المساحات حتى نتمكن من تحديد المساحات لكل دولة بدقة درءا للمنازعات التي قد تنشب بين الدول

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور / سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٠٧.

الساحلية، فقد كانت المساحات البحرية تقاس قديما بذات الطريقة التي تقاس بها اليابسة وكانت تقاس من ساحل البحر أي من بداية الشاطئ.

ولكن مع التطورات الحديثة أدت إلي تغيير هذه الطريقة وابتكار طرق أخري ففي بدايات القرن التاسع اتجه الفقه ضرورة قياس الحدود البحرية من المساحات البحرية الخالصة أي من نقطة التقاء مياه البحار بشاطئ الدولة الساحلية، وتم استخدام المعالم القريبة من الشاطئ كنقاط أساس كبداية الحد البحري الداخلي للدولة مثل الصخور المنقطعة الانغمار أو الضفاف أو الجزر الصغيرة، ففي عام ١٨٣٩م عقدت معاهدة بين انجلترا وفرنسا نصت علي ولأول مرة علي خطوط الأساس وتصف الحد الأقصى للجزر بأنه خط الأساس المعتاد الذي ينبغي قياس البحر الإقليمي منه[1].

وفي عام ١٩٣٠م فشل مؤتمر تدوين القانون الدولي بلاهاي في الأخذ بقاعدة خط الأساس المعتاد أو خط انحسار المياه في حالة الجزر كأساس لقياس المساحات البحرية للدول الساحلية، ورغم ذلك أخذت الدول بهذه القاعدة.

وفي نهاية عقد أربعينات القرن الماضي بدأ يظهر اتجاه بين بعض الدول للأخذ بنظام الخطوط المستقيمة (Straight lines) في حالات معينة من الشواطئ، وقد نصت اتفاقية عام ١٩٥٨م علي القواعد المنظمة لخطوط الأساس في المواد من (٣ إلي ١١ و١٣) باعتبارها عرفا دوليا، ونصا اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م علي هذه القواعد في المواد من (٤ إلي ١٤ و١٦) وأضافت حالات أخري لمعالجة بعض الاعتبارات الجغرافية وفي النهاية يمكننا القول أن تحديد

(1) Heazley (P.B) Maritime limits and has climes, a guide to their delineation London the Hydnigrabhic Society Special Puhlicauon No2 three rd. cd. 1988.

المساحات البحرية المختلفة يقوم علي أساسين هما نظام خط الأساس العادي ونظام خطوط الأساس المستقيمة، ونبين المقصود بكل منهما:

المقصود بنظام خط الأساس العادي: نصت علي تعريفه المادة (٥) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م فأوردت (باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية علي غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس البحر الإقليمي، هو حد أدني الجزر علي امتداد الساحل كما هو مبين علي الخرائط ذات القياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية) ترتيبا علي هذه المادة أن خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي ينطبق فقط علي حالة السواحل التي لا توجد بها تعرجات أو انحناءات، وهو عبارة عن خط انحسار الماء عن الساحل أو هو خط الحد الأدنى للجزر علي امتداد الساحل المبين علي الخرائط البحرية المعترف بها رسميا من قبل الدول المعنية.

المقصود بنظام خطوط الأساس المستقيمة: نظرا لعدم تماثل شواطئ الدول الساحلية فهي مختلفة حتى في الدولة الواحدة تختلف السواحل عن بعضها البعض، مما يؤدي إلي صعوبة الأخذ بنظام خط الأساس العادي، مما دفع اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م النص في المادة (٧) علي نظام أخر هو نظام خطوط الأساس المستقيمة فنصت علي (١- حيث يوجد في الساحل انبعاج عميق وانقطاع أو حيث توجد سلسلة من الجزر علي امتداد الساحل وعلي مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة.

٢- حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخري، يجوز اختيار النقاط المناسبة علي أبعد مدي باتجاه البحر من حد أدني الجزر وبعض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحسار في حد أدني الجزر تظل

خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلي أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية.

٣ – يجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام الساحل ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا كافيا لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.

٤ – لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي عام.

٥ – حيث تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة (١)، يجوز أن تؤخذ في الاعتبار، في تقرير خطوط أساس معينة، ما تنفرد به المنطقة المعينة من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتا جليا بالاستعمال الطويل.

٦– لا يجوز لدولة أن تطبق نظام خطوط الأساس المستقيمة علي نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخري عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة).

وعليه طبقا لهذه المادة فإن نظام الخطوط المستقيمة لا يطبق إلا في حالات معينة وردت في نص المادة سالفة الذكر لأن المياه الموجودة داخل تعرجات الشاطئ أو التي تقع خلف نقاط خطوط الأساس المستقيمة في اتجاه البر من المياه الداخلية التي تخضع للسيادة الإقليمية الأمر الذي يمكن أن يكون محل نزاع من قبل الدول الأخرى[١].

---

(1) راجع حكم محكمة العدل الدولية بخصوص قضية المصايد الأنجلو نروجية عام ١٩٥٦م.

وقد نصت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م علي قواعد أخري لتحديد المساحات البحرية منها ما ورد في المادة (٦) بشأن الشعب المرجانية حيث نصت علي (في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية، أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدني الجزر للشعب المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب علي الخرائط المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية).

وفي حالة وجود نهر يصب مباشرة في البحر بينت المادة (٩) كيفية قياس المساحات البحرية فنصت على (إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر، يكون خط الأساس مستقيما عبر مصب النهر بين نقطتين علي حد أدني الجزر علي ضفتيه).

وفي حالة وجود خلجان بينت المادة(١٠) من الاتفاقية كيفية قياس المساحات البحرية فنصت علي (١ – لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

٢ – لأغراض هذه الاتفاقية، يراد بالخليج انبعاج واضح يكون توغله بالقياس إلي عرض مدخله علي نحو يجعله يحتوي علي مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج.

٣ – مساحة الانبعاج، لغرض القياس، هي المساحة الواقعة بين حد أدني الجزر حول شاطئ الانبعاج وبين خط يصل بين حد أدني الجزر علي نقطتي مدخله الطبيعي. وحيث يكون للانبعاج، بسبب وجود جزر، أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة علي قطر يعادل طوله مجموع أطوال الخطوط

المرسومة عبر المداخل المختلفة. وتحتسب مساحة الجزر الموجودة داخل الانبعاج ضمن مساحة الانبعاج كما لو كانت جزءا من مساحته المائية.

٤ – إذا كانت المسافة بين حدي أدني الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز (٣٤) ميلا بحريا، جاز أن يرسم خط فاصل بين حدي الجزر المذكورين، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياها إقليمية.

٥ – حيث تتجاوز المسافة بين حدي أدني الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما (٣٤) ميلا بحريا، يرسم خط أساس مستقيم طوله (٣٤) ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول.

٦ – لا تنطبق الأحكام الأنفة الذكر علي ما يسمي بالخلجان (التاريخية)، ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة ٧).

وفي حالة الموانئ أخر المنشآت المرفئية الدائمة أساسا للقياس فذكرت المادة (١١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م علي(لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئ. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة)وفي حالة المراسي ذكرت المادة (١٢) أنه (تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي).

نصت المادة (١٣) من ذات الاتفاقية علي حكم المرتفعات التي تنحصر عنها المياه في حالة الجزر فنصت على (١ – المرتفع التي تنحصر عنه المياه

عند الجزر هو مساحة من الأرض متكونة طبيعيا محاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد. وعندما يكون المرتفع الذي تنحصر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا أو جزئيا علي مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، يجوز أن يستخدم حد أدني الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

٢ – عندما يكون المرتفع الذي تنحصر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا علي مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، لا يكون له بحر إقليمي خاص به.).

وأجازت المادة (١٤) من الاتفاقية الجمع بين نظم القياس سالفة الذكر فنصت علي (يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تباعا بأي طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب مختلف الظروف.).

النظام القانوني للمساحات البحرية المختلفة في القانون الدولي للبحار الجديد

تعددت المساحات البحرية التي تمارس عليها الدولة سيادتها أو التي تستأثر باستغلالها في القانون الدولي للبحار الجديد، وكل مساحة من هذه المساحات تخضع لأحكام مختلفة عن غيرها من المساحات وبالتالي لها نظام قانوني متميز ومختلف عن المساحة الأخرى، وأننا سوف نقوم بدراسة النظام القانوني لكل مساحة علي حدة، وقد اختلف فقهاء القانون الدولي في تحديد وتسمية هذه المساحات.

المبحث الثانى

البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة

البحر الإقليمى فكرة قانونية، ولدت منذ زمن طويل، فى التشريعات الوطنية لحماية الدولة الساحلية، وتنفيذ القوانين الداخلية التى تتعلق بالشئون الصحية والاقتصادية والأمنية، كما أن القانون الدولى العام أخذ بهذه الفكرة، للتوفيق بين مصلحتين متعارضتين، مصلحة الدولة الساحلية فى حماية نفسها وأمنها القومى وتأكيد سيادتها على شواطئها، ومصلحة الدول الأخرى فى حرية استعمال هذه المنطقة من البحر دون ما قيد أو مانع، ودون التعسف فى أستخدام هذا حق المرور البرئ[١].

لذلك قام القانون الدولى التقليدى للبحار على مبدأ أساسى، يتمثل فى مبدأ حرية البحار والمحيطات، مع التسليم للدولة الساحلية بحقها فى ممارسة سيادتها على المناطق القريبة منها، مع الاعتراف للدول الأخرى بحق المرور البرئ للسفن الأجنبية، وقد نص على ذلك فى اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن قانون البحار، ونصت أيضا تلك الاتفاقيات على أن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لا تتجاوز مساحتهما عن اثنى عشر ميلا بحريا، مع حق الدولة الشاطئية فى الأنفراد باستغلال الثروات المعدنية والثروات الحية فى تلك المنطقة[٢].

وبتاريخ ٧/ ديسمبر/ ١٩٧٣م قرر المؤتمر الثالث لقانون البحار خلال انعقاد دورته الأولى إنشاء اللجنة الرئيسية الثانية كإحدى اللجان الرئيسية

---

(1) الدكتور/ محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانونى للبحر الإقليمى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، عام ١٩٧٥م، ص: ٣٥.

(2) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٧٣.

للمؤتمر، وفى ٢١ يونية ١٩٧٤م قرر المؤتمر فى بداية اجتماعات دورته الثانية تحديد مهام واختصاصات اللجنة الثانية فى الوثيقة (Rev /L.8/ Contf.62/A 1) ومنها موضوعى البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة، وقد بدأت اللجنة الثانية اجتماعها الأول فى ٣/ يوليو / ١٩٧٤م، وتم تخصيص الفصل الأول من اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار (اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م) للبحر الإقليمى والفصل الثانى للمنطقة المتاخمة[١]، وسوف نتناول بالدراسة كل من البحر الإقليمى فى المطلب الأول والمنطقة المتاخمة فى المطلب الثانى.

المطلب الأول: البحر الإقليمى.

المطلب الثانى: المنطقة المتآخمة.

---

(1) المستشار/ إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ١٣٥.

المطلب الأول

البحر الإقليمى

فى العصور الوسطى انهيارت الامبراطورية الرومانية وانحسر نفوذها، قامت دول عدة بالسطرة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط، وأدعت دول عدة سيادتها على مساحات شاسعة من المحيطات، فادعت بريطانيا سيطرتها على البحار المحيطة بها وعلى جزء من المحيط الأطلسى حتى الشواطئ الأمريكية، وأيضا السويد والنرويج بسطت سيادتهما على بحر البلطيق، وأسبانيا ادعت بالسيطرة على المحيط الهادى والقسم الغربى من المحيط الاطلسى، وخليج المكسيك، والبرتغال أدعت السيطرة على بحار غرب أوربا، وطريق رأس الرجاء الصالح[١].

وفى ظل هذا التنافس والصراع بين الدول البحرية الكبرى ظهرت فكرة (البحر الإقليمى) فى القرن السادس عشر، وكان أول من استخدم مصطلح البحر الإقليمى الفقيه البرتكو جنتيلى، وذلك فى كتابه المنشور عام ١٥٩٨م بعنوان (De Jure Belli) وقصد من هذا المصطلح (البحر الإقليمى) أن يكون من حق الدولة ذات السيادة معاملة المياه المجاورة لسواحلها بذات معاملة إقليمها البرى، وبعد ذلك أخذت فكرة السيطرة على البحار والمحيطات تتراجع، وتترك مكانها لفكرة البحر الإقليمى[٢].

ينبغى الإشارة إلى أن تعبير البحر الإقليمى والمياه الإقليمية، يتم

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمى والدكتور/ سعيد سالم جويلى، محاضرات فى مبادئ القانون الدولى العام، القاهرة، ٢٠٠٨م، ص: ٧٣٢-٧٣٣.

(2) Hoggs (S.W), Delimitation of Seaward areas under national Jurisderuon. A.J.I.L, vol. 45, 1951, pp.240- 260.

أستخدامهما كمترادفين فى الكتابات القانونية، بينما يرى البعض أن مصطلح (المياه الإقليمية) يثير نوعا من الخلط، لأن بعض التشريعات الداخلية تستخدمه للتعبير عن البحر الإقليمى، وعن المياه الداخلية التى لا تعد من البحر الإقليمي، ولا تأخذ حكمه قانونا[1] والفقه العربى يستخدم أيضا البحر الإقليمى والمياه الإقليمية كمترادفين أيضا، ولكن أحد الفقهاء العرب استخدم مصطلح (البحر الساحلى)[2]، ولكن الرأى المستقر فى الفقه الدولى العربى على استخدام مصطلح البحر الإقليمي.

وقد بالغت الدول بالعصور الوسطى فى ادعاء سيطرتها على بحار بكاملها، ولكن فى القرنين الرابع والخامس عشر أعلن الفقهاء الإيطاليون ضرورة أن تقوم الدول الساحلية ضرورة أن تقوم الدول الساحلية بمد اختصاصها إلى مسافات كبيرة فى البحار والمحيطات، وكان أكثر المعايير أستهداما فى ذلك الوقت هو المعيار الذى كان يؤدى إلى امتداد سيادة الدولة الشاطئية إلى مسافة مائة ميل، وهو ما يعادل المسافة التى تقطعها السفينة فى يومين[3]، بينما كانن الدول الأوربية فى ذلك الوقت تعتمد على المعيار الذى يحدد البحر الإقليمى على أساس مرمى البصر، وقد اعتمد هذا المعيار فى المعاهدة التى أبرمت بين بريطانيا والجزائر عام ١٦٨٢م، والمعاهدة التى أبرمت بين بريطانيا وهولندا، وهو الأمر الذى أصدره الملك فيليب ملك أسبانيا عام ١٥٦٦م،

---

(1) Brownlie, Ian Principles of Public International Law, Oxford. 1979. P.183.

(2) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمى، الغنيمى الوسيط فى قانون السلام، منشأة المعرف، الأسكندرية، عام ١٩٨٢م، ص: ٧٧٣.

(3) Gidel, G.Le Droit International de la Mer, Paris, 1943, T. lll, PP. 26-27.

وكانت مساحة البحر الإقليمى طبقا لهذا المعيار تتراوح بين ١٤ – ٢١ ميلا[١].

وقد تميزت تلك الحقبة التاريخية بالتنازع والخلاف بين الدول حول السيادة على البحار، وقد انعكس ذلك على الفقه الدولى، فقد استعانت الدول بفقهاء القانون الدولى فى حل خلافاتهم حول هذا الموضوع، فقد استعان الهولنديون فى خلافاتهم مع السلطات البريطانية، بالفقيه الهولندى جروسيوس للدفاع عن حقهم فى ممارسة صيد الأسماك فى المياه القريبة من بريطانيا، على آثر ذلك كتب جروسيوس مذكرة وضع فيها الأساس القانونى للبحر الإقليمى، وفرق جروسيوس تماما بين البحر العالى من جهة، ويجب ألا يخضع لسيادة دولة من الدول، أى يكون حرا طليقا كالهواء، وبين المضايق والخلجان والمياه القريبة من شواطئ كل دولة ساحلية، وهذه المساحات قابلة للتملك والخضوع، وق ذكر ذلك جروسيوس فى كتابه الشهير حرية البحار، إلا أنه لم يحدد مساحة البحر التى تقبل التملك والخضوع[٢].

وتأكيدا على فكرة البحر الإقليمي قام الفقيه الهولندى بنكر شوك بالتأكيد على حق الدولة بالسيطرة على المساحة البحرية المجاورة لشواطئها لحماية أمنها القومى، ولذلك حدد بنكرشوك هذه المساحة بالمدى الذى إليه تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ، وكان هذا المدى فى ذلك الوقت ثلاثة أميال، وقد أيد عدد كبير من الفقهاء المعاصرين له وأبرزهم فاتيل، وأيضا الفقيه الإيطالى جاليانى فى مؤلفه الصادر عام ١٧٨٢م، وكان أول من حدد مساحة البحر الإقليمي بثلاثة أميال كحد أقصى للبحر الإقليمي، وقد طبق هذا المعيار فى عدد

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٧٥-٧٦.

(2) الدكتور/ حامد سلطان والدكتورة/ عائشة راتب والدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٥م، ص: ٤٨٩- ٤٩٣.

من الاتفاقيات الدولية فى تلك الفترة[1].

على الرغم من أخذ العديد من الدول بالمعيار الحسابى الذى حدده جاليانى، إلا أن هذا المعيار ظل معمول به فى ميدان العلاقات بين الدول المحاربة والدول المحايدة، بحيث لا يجوز الاستيلاء على الغنائم البحرية، أما ما يتعلق بالأمور الأخرى كالمسائل المتعلقة بالتجارة البحرية والمناطق الجمركية البحرية ومسائل المهربات والصيد فى البحار، فقد أعتمد على معايير أخرى لتحديد مساحة البحر الإقليمي، ومع ذلك أخذت بمعيار الثلاثة أميال بحرية كل من الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٧٩٣م، وبريطانيا عام ١٨٧٦م، فضلا عن النص عليه فى عدد من الاتفاقيات الدولية، إلا أن بعض الدول حددت بحرها الإقليمى بأكثر من ثلاثة أميال بحرية منها الدنمرك التى حددته عام ١٧٤٥م بأربعة أميال بحرية، وكذلك السويد عام ١٧٦٠م حددته بأربعة أميال بحرية، وأسبانيا حددته بست أميال بحرية.

ومع التقدم العلمى والتقنى الذى ظهر فى القرن التاسع عشر، الذى أدى لوجود مدافع يصل مداها لأكثر من ثلاثة أميال بحرية، قامت بعض الدول بترك معيار الثلاثة أميال بحرية التى نادى بهم كل من بنكرشوك وجاليانى، وتحديد بحرها الإقليمي بأكثر من ذلك، وبعض الدول وضع قواعد خاصة بشأن المنطقة التى تتاخم البحر الإقليمي، لضمان تطبيق القواعد الخاصة بالهجرة والضرائب والصحة، وهو الأمر الذى أدى إلى أستقرار نظام المنطقة المتاخمة.

وقد استقرت فكرة البحر الإقليمى فى القرن السابع عشر، وأصبحت لا تلقى اى معارضة من قبل الدول، ومع ذلك أثارت فكرة البحر الإقليمى بعض التساؤلات تتمثل فى تحديد مدى اتساع البحر الإقليمى، ومعيار هذا التحديد، وما نوع العلاقة بين منطقة البحر الإقليمى والمناطق البحرية الأخرى، فقد ظلت كثير

(1) Vattel, Le Droit des Gens Livrel. Ch.xxlll, pp, 250- 251.

من جوانب فكرة البحر الإقليمى غامضة، مما جعلها نقطة خلاف كبيرة فى الفقه والعمل الدوليين حتى وقت قريب، فقد ظلت مساحة البحر الإقليمى وتحديدها مثار خلاف وجدل منذ القرن السابع عشر حتى حسمها مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، فقد حددت بأثنى عشر ميلا بحريا، فقد نصت فى المادة الثالثة منها على حق كل دولة فى تحديد عرض بحرها الإقليمى (بمساحة لا تتجاوز ١٢ ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا للاتفاقية) وأصبحت الدول تتمتع بكل حقوق السيادة الإقليمية على هذه المساحة شأنها فى ذلك شأن بقية أجزاء الإقليم[١].

وتقوم فكرة البحر الإقليمى على أسس عدة منها أن كل دولة شاطئية لها مصالح حيوية فى المياه الملاصقة لسواحلها، لذلك فهى مسئولة عن حمايتها ضد أية أخطار تأتى من البحر، فلا بد من تجهيزها بكافة الوسائل الدفاعية اللازمة، ولن يتحقق ذلك إلا من خلال سيطرة الدولة التامة على هذا الجزء من البحر، كما أن هناك مجموعة من الاعتبارات الاقتصادية والصحية والاجتماعية، تعطى للدول الساحلية حقوقا على هذا الجزء من البحر، مما يجعل فكرة البحر الإقليمي فكرة منطقية وتتطلبها ضرورة حماية الأمن القومى للدول الشاطئية[٢].

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٥م، ص: ١٩.

(2) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمى، قانون السلام، منشأة المعارف الأسكندرية، عام ١٩٧٣م، ص: ٨٠٢.

= كيفية تحديد البحر الإقليمى وطريقة قياسه: أثارت هذا الموضوع العديد من الصعوبات والمشاكل، فقد تنازع الأمر هنا معيارين هما[1]:

الرأى الأول: يرى الالتزام بقاعدة الثلاثة أميال بحرية، وتبنت هذا الرأى الدول الكبرى وفى مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية، لأن مصالحهم فى إتساع البحر العام، وأن تقل مساحة المياه الإقليمية، مما يؤدى لتساع مساحة حرية الملاحة لسفنها وأساطليها الحربية فى الكرة الأرضية.

الرأى الثانى: زيادة امتداد البحر الإقليمى إلى أكبر مسافة ممكنة، وقد تبنت هذا الرأى الدول النامية، والدول ذات الشواطئ المتعرجة، والتى يوجد بالقرب من سواحلها الجزر والخلجان، وقد عارضت هذه الدول مساحة الثلاثة أميال البحرية خوفا من أن تدخل مياه خلجانها المتغلغلة داخل أراضيها فى البحر العام، مما يهدد أمنها القومى وخطر الغزو الأجنبى. وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بالمادة الثالثة على أن مساحة البحر الإقليمى لا تتجاوز اثنتى عشر ميلا بحريا.

= طرق قياس البحر الإقليمي: نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، على طرق قياس حدود البحر الإقليمى فى المواد من الرابعة حتى الخامسة عشر، فقد نصت المادة الخامسة على أن (خط الأساس العادى لقياس عرض البحر الإقليمى هو حد أدنى الجزر على أمتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف به رسميا من قبل الدولة الساحلية) وقد نصت المادة الرابعة من ذات الاتفاقية على أن (الحد الخارجى للبحر الإقليمى هو

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمى والدكتور/ سعيد سالم جويلى، محاضرات فى مبادئ القانون الدولى العام، المرجع السابق، ص: ٧٣٦.

الخط الذى يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساويا لعرض البحر الإقليمى).

بينت المادة السادسة كيفية قياس حدود البحر الإقليمى فى حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، فنصت على أن خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو (حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية).

وفى حالة وجود انبعاج عميق وانقطاع ووجود سلسلة من الجزر على أمتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه، نصت المادة السابعة الفقرة الأولى على أن (خط الأساس الذى يقاس منه عرض البحر الإقليمى طريقة خطوط الأساس المستقيمة التى تصل بين نقاط مناسبة) ولا توجد قاعدة عامة متفق عليها فى الفقه الدولى أو الواقع العملى لتحديد الجزر التى تشكل سلسلة على مسافة قريبة من الساحل، وترك ذلك للاتفاقيات بين الدول.

وفى حالة ما إذا كان الساحل شديد التقلب لظروف طبيعية منها وجود دلتا يجوز اعتبار خط الاساس النقاط المناسبة، على أبعد مدى باتجاه البحر، من حد ادنى الجزر، بغض النظر عما يحدث من انحسار فى حد أدنى الجزر، على أن تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول، إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا لأحكام الاتفاقية، على أنه ينبغى ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أى إنحراف ذى شأن عن الاتجاه العام للساحل، ويتعين أن تكون المساحات التى تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البرى ارتباطا وثيقا، كافيا لكى تخضع لنظام المياه الداخلية.

وقد نصت المادة السابعة الفقرة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

البحار على أن (لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التى تنحسر عنها المياه عن الجزر وإليها، ما لم تكن قد بنيت عليها، منائر أو منشآت مماثلة، تعلو دائما بسطح البحر، أو إلا فى الحالات التى يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات، وإليها قد حظى باعتراف دولى عام) كما نصت الفقرة الخامسة من هذه المادة على طريقة أخرى لقياس عرض البحر الإقليمى فنصت على (حيث تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة (أ) يجوز أن يؤخذ فى الاعتبار. عند تقرير خطوط أساس معينة، ما تنفرد به المنطقة المعينة من مصالح اقتصادية، ثبت وجودها، وأهميتها ثبوتا جليا، بالاستعمال الطويل) والفقرة السادسة من ذات المادة نصت على (لا يجوز للدولة أن تطبق نظام الخطوط المستقيمة، على نحو يفصل البحر الإقليمى لدولة أخرى عن أعالى البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة).

ونصت المادة الثامنة من قانون البحار على اعتبار المياه الموجودة على الناحية المواجهة للبر، من خط الأساس الإقليمى تعتبر جزءا من المياه الداخلية للدولة، كما نصت على أنه إذا ترتب على تقرير خط الأساس المستقيم فى الحالات السابقة، حصر مساحات مائية، وجعلها مياها داخلية بعد أن كانت قبل ذلك دولية، فيحق للدول حق المرور البرئ فيها. وفى حالة وجود نهر يصب مباشرة فى البحر، نصت المادة التاسعة من قانون البحار على أن خط الأساس يكون خطا مستقيما، عبر مصب النهر بين نقطتين، على حد أدنى الجزر على ضفتيه).

أما فى حالة الخلجان، فقد نصت المادة العاشرة فى الفقرة الرابعة على قياس البحر الإقليمى، فى حالة الخليج الذى تتبع سواحله دولة واحدة(بخط لا يتجاوز أربعة وعشرين ميلا بحريا، يرسم بين حدى أدنى للجزر، لنقطتى المدخل

الطبيعى للخليج وتعتبر المياه الموجودة داخل هذا الخط مياها داخلية) والفقرة الخامسة نصت على (فى حالة تجاوز المساحة بين حدى الجزر لنقطتى المدخل الطبيعى للخليج عن ٢٤ ميلا بحريا، فأنه يرسم خط أساس مستقيم طوله ٢٤ ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول).

وفى حالة الموانئ نصت المادة (١١) من قانون البحار على أن يتم قياس البحر الإقليمى من (خط يمتد بين أبعد الأعمال الإنشائية التى تشكل جزءا أصيلا من نظام الميناء، ولا تعتبر المنشأت المقامة فى عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة) وفى حالة المراسى نصت المادة (١٢) على اعتبرها ضمن البحر الإقليمى، بشرط أن تكون تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها، والتى تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجى للبحر الإقليمى).

وفى حالة المرتفعات التى تنحسر عنها المياه عند الجزر، وهى مساحة الأرض المتكونة طبيعيا ومحاطة بالمياه وتعلو عليها فى حالة الجزر، وتغمر عند المد، وعندما تقع تلك المرتفعات كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمى من البر أو من جزيرة، نصت المادة (١٣) من قانون البحار على (يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر فى ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمى) وإذا كان واقعا كليا على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمى من البر أو من جزيرة لايكون له بحر إقليمى خاص به).

وعن قياس البحر الإقليمى فى حالة وجود دولتين ساحليتين متقابلان أو متلاصقتان، نصت المادة (١٥) من قانون البحار على (لا يحق لأى من الدولتين، فى حالة عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمد بحرها

الإقليمى إلى أبعد من الخط الوسط الذى تكون كل نقطة عليه متساوية فى بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذى يقاس منه امتداد البحر الإقليمى لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضرورى بسبب سند تاريخى أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمىلكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم.

وهذا يعنى أنه فى حالة ما إذا كانت مساحة المياه الواقعة بين شاطئ دولتين متقابلتين أقل من مساحة بحريهما الإقليميين، عين الحد الفاصل بينهما بواسطة الاتفاق.

على أنه قد لا تتفق الدولتان على تحديد أبعاد البحر الإقليمى لكل منهما، ولا توجد ظروف أخرى خاصة تفرض هذا التحديد، عندئذ يعتبر الخط المنصف للمياه الواقعة بينهما حدا فاصلا بين البحريين الإقليميين لكل منهما، أما إذا كانت المياه الواقعة بين الدولتين تزيد عن مساحة بحريهما الإقليميين، اعتبرت المياه الواقعى بين بحريهما الإقليميينجزءا من أعالى البحار. على أنه قد يترتب على هذا التحديد بقاء منطقة من المياه لا تزيد عن ميلين وتكون محاطة كلية بالمياه الإقليمية وفى هذه الحالة يجوز للدولتين أن تتفقا على اعتبارها جزءا من البحر الإقليمى لكل منهما مناصفة.

وتسرى الأحكام السابقة فى حالة إذا كانت شواطئ الدولتينفى مواجهة بعضهما البعض، أما إذا كانت تلك الشواطئ متلاصقة، فإن الحد الفاصل بين بحريهما الإقليميينيتحدد بالاتفاق أولا، فإذا اختلفا فتكون المياه الإقليمية لكل دولة هى المياه المولجهة لشولطئها على جانبى امتداد خط الحدود البرى داخل البحر).

= الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي: ثار خلاف بين فقهاء القانون الدولى حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، لبيان حقوق الدولة الساحلية وسلطاتها

على البحر الإقليمى، وقد تركز الخلاف حول مبدأن متعارضين، الأول ينادى بأن البحر الإقليمى جزء من أعالى البحار، والثانى يري أن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة تغطيه مياه البحر[1]، على التفصيل التالى:

الرأى الأول: ويرى أن البحر الإقليمى جزء من أعالى البحار، تباشر عليه الدولة الساحلية، مجموعة من الحقوق والتدابير اللازمة لحماية أمنها القومى ومصالحها الأمنية والصحية والاقتصادية، دون أن تكون هذه الحقوق سيادية أو ملكية للدولة الساحلية على المنطقة البحرية المكونة للبحر الإقليمى، وقد تعرض هذا الاتجاه لنقد مضمونة أنه يخلط بين البحر الإقليمى وأعالى البحار، كما أن الأسس التى أستند عليها هذا الرأى وهى حقوق الارتفاق محل انتقاد من قبل فقهاء القانون الدولى ولا يأخذ بها العمل الدولى[2].

الرأى الثانى: يرى أن البحر الإقليمى جزء من إقليم الدولة الساحلية تمارس عليه الدولة حقوقا سيادية دائمة، لأن البحر الإقليمى جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة، لذلك فإن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمى هى ذات الطبيعة القانونية لإقليم الدولة البرى، وقد نص قانون البحار على ذلك فى المادتين الأولى والثانية التى نصت (١ - تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البرى ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحرى ملاصق يعرف بالبحر الإقليمى. ٢ - تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوى فوق البحر الإقليمى، وكذلك إلى باطن وقاع أرضه. ٣ - تمارس السيادة على البحر الإقليمى رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى.) حقوق الدولة الساحلية على البحر الإقليمي، تتمثل فى ملكية موارد الثروة المعدنية والسمكية

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٨٠.

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العنانى، قانون البحار الجديد، القاهرة، ١٩٩٥م، ص: ٢٧١.

والصيد، وشئون الأمن والمراسم البحرية، وللدول الأخرى حق المرور البرئ.

= النظام القانوني البحر الإقليمي: يخضع البحر الإقليمي للسيادة الإقليمية لدولة الشاطئ، وتشمل هذه السيادة الفضاء الجوى الذى يعلوه وقاع البحر وباطن تربته، وقد نصت على ذلك المادة الثانية الفقرة الثانية، والمادتين الأولى والثانية من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، تطبيقا لذلك تمارس الدولة الساحلية اختصاصها العام على بحرها الإقليمي، ولها حق استغلال الثروات الطبيعية الحية وغير الحية بالبحر الإقليمي، ولها حق تنظيم الطيران فوقه، ولا يحد من هذه السيادة سوى قيد واحد، هو كفالة المرور البرئ لسفن الدول الأجنبية، وذلك لصالح الاتصالات الدولية[1].

لسفن جميع الدول أن تستخدم البحر الإقليمي للدخول والعبور من وإلى المياه الداخلية للدول الساحلية، فمن المبادئ المستقرة في القانون الدولي، أنه يجب على دولة الساحل عدم إعاقة المرور في بحرها الإقليمي، بل ويجب عليها أن تعلن أعلانا كافيا عن أخطار الملاحة التي تكون على علم بها داخل بحرها الإقليمي[2] كما نصت المادة (٢٤) من قانون البحار، والمادة (١٥) من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨م، وعليها أيضا عدم التمييز في المعاملة بين السفن الأجنبية فيما يتصل بهذا المرور، ويقصد بالمرور البرئ هنا الملاحة عبر البحر الإقليمي بقصد عبور تلك المياه دون الوصول إلى المياه الداخلية أو الدخول فيها أو الخروج إلى أعالي البحارمن المياه الداخلية.

ويشمل المرور التوقف، والرسو، بقدر ما يتصل بالملاحة العادية، أو نتيجة

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، القاهرة، ١٩٩٠م، ص: ٢٧٣.

(2) W. Riphagen, Le droit de passage inoffensive, Societe Fr. Pour le dr. int, colloque de Rouen, 1984, P190 ET s.

ظروف قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكون التوقف والرسو لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات فى حالة خطر أو شدة، كما نصت المادة (١٨) من قانون البحار لعام ١٩٨٢م، والمادة (١٤) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة، وقد نصت المادة (١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على أن المرور البرئ هو الذى لا يضر بأمن وسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها، والذى يتم طبقا لأحكام الاتفاقية ولقواعد القانون الدولى الأخرى، وهذا هو نفس التعريف الذى أخذت به اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة فى المادة (١٤) منها.

وقد استقر العرف والقضاء الدوليان على تمتع سفن الدول الشاطئية وغير الشاطئية بحق المرور البرئ خلال البحار الإقليمية للدول الأخرى، وهذا ما أكدته المادة ١٧ من اتفاقية ١٩٨٢، والذى كانت تؤكد عليه من قبل المادة ١٤ من اتفاقية ١٩٥٨ الخاصة بالبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة. والمرور البرئ خلال البحر الإقليمى كما حددته الاتفاقية يمكن أن يتخذ إحدى الصور الآتية:

أ – اجتياز البحر الإقليمى دون دخول المياه الداخلية أو التوقف فى مرسى أو فى مرفق مينائى يقع خارج المياه الداخلية، كما لو كان مرور السفينة فى البحر الإقليمى جاء محازياً للشاطئ بهدف التوجه إلى ميناء دولة مجاورة.

ب – أن تتخذ السفينة طريقها عبر البحر الإقليمى بهدف الدخول فى المياه الداخلية للدولة الساحلية، كما لو كانت السفينة قادمة من أعالى البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وقاصدة أحد موانى الدولة الساحلية مروراً ببحرها الإقليمى.

ج – أن تكون السفينة خارجة من أحد موانى الدولة الساحلية أو مياهها الداخلية فى طريقها إلى أعالى البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة مروراً

ببحرها الإقليمى[1]. ثم أضافت الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشرة من الإتفاقية أن: المرور عبر البحر الإقليمي يجب أن يكون متواصلا وسريعا، وإن كان يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر مايكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية،أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

غير أن المادة (١٩) من قانون البحار لعام ١٩٨٢م، ذكرت الحالات التى يعد فيها المرور غير برئ، وهذا ما لم تفعله المادة (١٤) السابقة، بذلك تكون المادة الأخيرة (١٤) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، وضعت عبء أثبات أن المرور غير برئ على الدولة الساحلية، ولكن المادة الأولى (١٩) من قانون البحار نقلت عبء الأثبات على دولة علم السفينة، حيث ينبغى على دولة علم السفينة أثبات أن السفينة التابعة لها لم ترتكب عملا من الأعمال التى اعتبرتها المادة (١٩) مرورا غير برئ[2].

وقد نصت المادة (٢/١٩) على الأعمال التى تعتبر غير بريئة فنصت على (يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها فى البحر الإقليمى بأى من الأنشطة التالية:

(أ) أى تهديد بالقوة أو أى استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسى، أو بأى صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولى المجسدة فى ميثاق الأمم المتحدة.

---

(١) انظر: نص الفقرة الأولى من المادة ١٨ من الإتفاقية.

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العنانى، القانون الدولى العام، المرجع السابق، ص: ٢٧٤.

(ب) أى مناورة أو تدريب بأسلحة من أى نوع.

(ج) أى عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

(د) أى عمل دعائى يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

(ه) إطلاق أى طائرة أو أنزالها أو تحميلها.

(و) إطلاق أى جهاز عسكرى أو أنزاله أو تحميله.

(ز) تحميل إنزال أى سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين أو أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

(ح) أى عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.

(ط) أى من أنشطة صيد الأسماك.

(ى) القيام بأنشطة بحث أو مسح.

(ك) أى فعل يهدف إلى التدخل فى عمل أى من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

(ل) أى نشاط أخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور.

كما أضافت المادة (٢١) من قانون البحار أن مرور سفن الصيد الأجنبية عبر البحر الإقليمى لا يعد بريئا إذا لم تراع القوانين والأنظمة التى تكون الدولة الساحلية قد وضعتها ونشرتها لأجل تنظيم الصيد فى البحر الإقليمى، ونصت على ذلك أيضا المادة (٥/١٤) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م.

أعترف قانون البحار للسفن التجارية الأجنبية بحق المرور البرئ عبر البحار الإقليمية، إلا أنه لم يحظر ذلك بالنسبة للسفن غير التجارية، وهذا ما يستفاد من نص المادة (١٧) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، التى نصت على (رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير

ساحلية، بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمى[1]،

فرض قانون البحار على السفن غير التجارية خاصة الحربية والنووية والمحملة بمواد خطرة بعض القيود حماية لمصالح الدولة الساحلية على النحو التالى:

(أ) ضرورة أن تمر الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى، طافية فوق سطح البحر ورافعة علمها، وقد نصت على ذلك المادة (٢٠) من قانون البحار والمادة (١/١٦) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة[2].

(ب) على السفن الأجنبية التى تعمل بالقوة النووية والسفن التى تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البرئ عبر البحر الإقليمى، أن تحمل من الوثائق وأن تراعى من التدابير الوقائية الخاصة ما قررته الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن، وقد نصت على ذلك المادة (٢٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

- حقوق الدولة الساحلية: إذا كان المرور البرئ للسفن الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية قيداً على سيادة الدولة على بحرها الإقليمى، فإن هذا القيد لا يمكن أن يجرد الدولة من كل حقوقها تجاه هذا الجزء من المياه المجاورة لإقليمها البرى، بل يبقى لها ممارسة بعض الحقوق والسلطات على مياهها الإقليمية والتى من أهمها[3]:

---

(1) ونص المادة (١/١٤) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة.

(2) W.E. Butter, Innocent Passage and the 1982 convention: The Influence of Soviet Law and Policy, AJIL, Vol. NO. 2, P. 347.

(3) الدكتور / صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار المرجع السابق، ص: ٩٥.

١ – حق وضع القوانين واللوائح المنظمة لحق المرور البريء:

أعطت المادة ٢١ من اتفاقية ١٩٨٢، للدولة الساحلية الحق فى وضع القوانين وإصدار اللوائح التى تراها ضرورية لممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البرئ من خلال بحرها الإقليمى. حيث أكدت هذه المادة على أن للدولة الساحلية أن تعتمد – طبقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى – قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ عبر البحر الإقليمى، تتناول هذه القوانين وتلك الأنظمة الأمور الآتية كلها أو بعضها:

أ – سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحرى.

ب – حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.

ج – حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

د – حفظ الموارد الحية للبحر.

هـ – منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

و – الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.

ز – البحث العلمى البحرى وأعمال المسح الهيدروغرافى.

ح – منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

هذا وقد ألقت الفقرة الثالثة من المادة ٢١ من الاتفاقية إلتزاما على الدولة الساحلية بأن تقوم بالإعلان الكامل عن جميع القوانين والأنظمة التى تصدرها بهدف تنظيم المرور البرئ فى بحرها الإقليمى، ويكون على السفن الأجنبية أن تلتزم بكل هذه القوانين وتلك الأنظمة.

٢ – حق الدولة الساحلية فى تعيين الممرات البحرية للمرور البريء فى البحر الإقليمى:

لما كان البحر الإقليمى يعد امتداداً لإقليم الدولة البرى، ويخضع لسيادتها، فإن من الحقوق التى تتمتع بها الدولة الساحلية حقها فى تعيين الممرات البحرية التى يمكن للسفن الأجنبية أن تسلكها عند ممارستها لحق المرور البرئ.

وفى هذا الإطار تقرر المادة ٢٢ من اتفاقية ١٩٨٢ أن للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ خلال بحرها الإقليمى استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التى قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن مروراً بريئاً فى بحرها الإقليمى.

كما أضافت المادة سالفة الذكر، أنه يجوز – بصفة خاصة – أن يفرض على الناقلات والسفن التى تعمل بالطاقة النووية وتلك التى تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات.

إلا أن الاتفاقية أوجبت على الدولة الساحلية وهى بصدد تعيين هذه الممرات وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور، أن تأخذ فى اعتبارها:

أ – توصيات المنظمة الدولية المختصة.

ب – أى قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية.

ج – ما للسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة.

د – كثافة حركة المرور.

كذلك ألزمت الاتفاقية الدولة الساحلية أن تبين بوضوح حدود ما تقوم بتعيينه من ممرات بحرية ونظم تقسيم حركة المرور فى خرائط يعلن عنها الإعلان الكافى.

٣ – حق الدولة الساحلية فى اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع المرور غير البريء:

إذا كان المرور البرئ يشكل استثناءً أو قيداً على الحق السيادى الذى تتمتع به الدولة الشاطئية على بحرها الإقليمى، فإن لهذه الدولة الحق فى اتخاذ كل الخطوات والإجراءات التى تراها مناسبة لمنع أى مرور لا يكون بريئا.

كما أنه بالنسبة للسفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو تلك التى ترغب فى التوقف فى مرفق مينائى خارج حدود المياه الداخلية، يكون للدولة الساحلية أيضا الحق فى اتخاذ كافة الخطوات والإجراءات التى تراها ضرورية لمنع أى انتهاك للشروط والقواعد التى تنظم دخول هذه السفن إلى المياه الداخلية أو رسوها فى المرافق المينائية التابعة للدولة الساحلية.

٤ – حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البريء:

لما كانت الدولة الساحلية هى صاحبة السيادة على مياهها الإقليمة، وإن المرور البرئ إنما هو حق استثنائى قرر لصالح السفن الأجنبية لدعم وتقوية حرية التجارة الدولية، فقد قررت اتفاقية ١٩٨٢ فى مادتها ٢٥ أن للدولة الساحلية الحق فى وقف المرور البرئ خلال بحرها الإقليمى وذلك بالشروط الآتية:

أ – أن يكون وقف المرور البرئ قد جاء مؤقتاً.

ب – أن يسرى وقف المرور البرئ على كل السفن الأجنبية دون تمييز قانونى أو فعلى.

ج – أن يكون وقف المرور البرئ سارياً على قطاعات محددة من البحر الإقليمى وليس على البحر الإقليمى كله.

د – أن يكون الوقف المؤقت للمرور البرئ هو أمر تقتضيه ضرورات حماية أمن الدولة الساحلية، بما فى ذلك قيامها بمناورات عسكرية.

هـ - أن يتم الإعلان عن وقت ومكان سريان هذا الوقف، ولا يصبح هذا الوقف نافذاً إلا بعد أن يتم الإعلان عنه الإعلان الواجب.

= واجبات الدولة الساحلية: مقابل ما قررته الاتفاقية للدولة الساحلية من حقوق، ألقت عليها بعض الالتزامات، التى يمكن إجمالها فى[1]:

أ - عدم إعاقة المرور البرئ فى بحرها الإقليمى:

لم تقف اتفاقية ١٩٨٢ عند حد تقرير حق السفن الأجنبية فى المرور مروراً بريئا فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية، باعتباره أحد القيود الواردة على سيادتها على هذا الحيز البحرى، بل ألقت على عاتق الدولة الساحلية التزاماً بعدم إعاقة ممارسة السفن الأجنبية لهذا الحق، إلا إذا كان ذلك فى إطار الحالات وبالشروط التى تقررها الاتفاقية. ومن ثم يحظر على الدولة الساحلية، وهى بصدد تطبيق نصوص هذه الاتفاقية أو لأى من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لهذا الاتفاقية، أن تقوم بأى من الأمور الآتية:

- فرض شروط على السفن الأجنبية يكون من شأنها عملياً إنكار حق المرور البرئ على تلك السفن أو الإخلال به.

- التمييز قانوناً أو فعلاً ضد السفن التى تحمل علم دولة معينة أو ضد السفن التى تحمل بضائع إلى دولة معينة أو منها أو لحسابها.

ب - عدم جواز فرض رسوم مقابل ممارسة حق المرور البرئ:

حظرت الاتفاقية على الدولة الساحلية أن تقوم بتحصيل أو فرض أية رسوم على السفن الأجنبية مقابل مرورها مروراً بريئاً فى بحرها الإقليمى، إلا إذا كانت

---

(1) الدكتور / أحمد أبو الوفا، القانون الدولى الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٩٥م، ص: ١٣٥.

هذه الرسوم مقابل خدمات فعلية ومحددة قدمت إلى هذه السفن، ويجب أن تحصل هذا الرسوم – فى حالة استحقاقها – دون أى تمييز بين سفينة وأخرى(١).

ج – الإعلان عن أى خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمى:

انطلاقاً من حق السيادة الذى تتمتع به الدولة الساحلية على بحرها الإقليمى، فإنها تكون على علم بكل ما قد يوجد فيه من أخطار تهدد سلامة السفن حال إبحارها فيه، وبالتالى فقد ألقت التزاماً على عاتق الدولة الساحلية بأن تقوم بالإعلان المناسب عن أى خطر يهدد الملاحة تعلم بوجوده داخل مياه بحرها الإقليمى، كما لو تعلق الأمر بوجود صخور ضخمة أو غيرها من العوائق التى يكون من شأنها تهديد سلامة الملاحة فى بحرها الإقليمى(٢).

د – حق الدولة الساحلية فى الصيد بالبحر الإقليمى واستغلال ثرواته: وهذ الحق خالص للدولة الساحلية ورعاياها، ولها فى سبيل ذلك أن تضع تنظيما لممارسة الصيد والاحتفاظ به لرعاياها وحدهم، ويمكنها التصريح للاجانب بالصيد وفق شروط تضعها، ومن حق الدولة الساحلية أيضا استغلال الثروات الطبيعية الأخرى فى مياه البحر الإقليمى وقاعه وما تحت القاع، وهذا حق خالص لها ولرعاياها، ولا يجوز لأى دولة أجنبية أن تستغله دون أذن من الدولة الساحلية، كما أن إجراء البحوث والدراسات العلمية يقتصر على الدولة الساحلية(٣).

---

(١) راجع نص المادة ٢٦ من اتفاقية ١٩٨٢.

(٢) راجع نص المادة ٢٤ من اتفاقية ١٩٨٢.

(3) الدكتور/ إبراهيم العنانى، القانون الدولى العام، المرجع السابق، ص: ٢٧٩.

هـ- حق الطيران فوق البحر الإقليمى: للدولة الساحلية حق تنظيم الطيران فوق بحرها الإقليمى مثل تنظيمها الطيران فوق إقليمها البرى، ولها أن تغلق الطيران بدون أذن منها.

د- المركز القانونى للسفن الأجنبية فى البحر الإقليمى: بداية لا بد من التزام السفن الأجنبية أثناء عبورها البحر الإقليمى باحترام التشريعات واللوائح التى تصدرها الدولة الساحلية، المتعلقة بالنقل والملاحة، وحماية البيئة البحرية وحفظ الموارد الحية للبحر وغير ذلك من القوانين والانظمة التى تصدرها الدولة الساحلية وفقا لقانون البحار وما تضعه من تعليمات لتنظيم حركة المرور بالبحر الإقليمى وتحديد للممرات البحرية المسموح باستخدامها، طبقا لنص المادتين (٢١ و٢٢) من قانون البحار، وقد أجازت المادة الأخيرة الفقرة الثانية للدولة الساحلية أن تفرض على الناقلات والسفن التى تعمل بالقوة النووية والسفن التى تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على ما تحدده الدولة الساحلية من ممرات بحرية عبرها بحرها الإقليمى.

وقد ابان قانون البحار سلطات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية أثناء تواجدها فى بحرها الإقليمى، وقد تم الفريق بين السفن العامة والسفن الخاصة، فقد أوضحت المادة (٣٠) من الاتفاقية العامة لقانون البحار ذلك فنصت على أن الدولة الساحلية لا تملك أى سلطة على السفن العامة فى بحرها الإقليمى ما دامت هذه الفن تحترم تشريعاتها ولوائحها، وفى حالة مخالفة هذه السفن لهذه التشريعات واللوائح للدولة الساحلية أن تأمر هذه السفن بمغادرة بحرها الإقليمى، وهذا ما نصت عليه أيضا المادة (٢٣) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمى لعام ١٩٥٨م.

والسفن الخاصة هى السفن المملوكة لأفراد أو لهيئات خاصة ويتم تشغليها لأغراض تجارية، ويدخل فى حكمها أيضا السفن المملوكة للدولة التى تعمل بأغراض

تجارية، فليس للدولة الساحلية أن تباشر اختصاصا جنائيا على السفن المارة فى بحرها الإقليمى، سواء القبض على أى شخص أو لأجراء أية تحقيقات فيما يتصل بأية جريمة أرتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها، إلا فى الحالات التالية:

- إذا أمتدت آثار الجريمة إلى الدولة الساحلية.
- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم الدولة أو بحسن النظام فى البحر الإقليمى.
- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسى أو موظف قنصلى لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
- إذا بدى ذلك لازما لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التى تؤثر على العقل.

ولا تؤثر هذه القواعد على حق دولة الساحل فى مباشرة ما يخولها قانونها من اجراءات بقصد القبض أو التحقيق على ظهر السفن الأجنبية التى تعبر البحر الإقليمى بعد مغادرة مياهها الداخلية[1] وعلى الدولة الساحلية أن تراعى أثناء ممارسة اختصاصاتها سالفة البيان أن تراعى مصالح الملاحة وأن تخطر السلطات الدبلوماسية والقنصيلية لدولة علم السفينة قبل اتخاذها أى أجراء إذا طلب منها ربان السفينة منها اتخاذه، وعليها أن تسهل الاتصال بين ممثل هذه السلطات وطاقم السفينة، ولا يجوز لدولة الساحل اتخاذ أية اجراءات فى مواجهة سفينة أجنبية مارة فى بحرها الإقليمى بقصد توقيف شخص أو إجراء تحقيق بصدد جريمة أرتكبت على ظهرها قبل دخول البحر الإقليمى إذا كانت قادمة من ميناء أجنبى ودون أن تدخل المياه الداخلية.

ولا يجوز لدولة الساحل إيقاف أية سفينة أجنبية تمر ببحرها الإقليمى أو أن

(1) F,Francioni, Criminal Jurisdiction over Foreign Merchant Vessels in Territorial waters, Ybil, 1975, P. 27.

تحول مسارها لغرض مباشرة ولا يتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهرها، كما لا يجوز لها ممارسة إجراءات تنفيذية أو تحفظية ضد سفينة، الغرض منها اتخاذ أى إجراءات مدنية إلا فيما يتصل بالالتزامات أو التبعات التى أرتبطت بها السفينة أثناء عبورها مياه الدولة الساحلية أو لغرض رحلتها.

ولكن من حق الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات التنفيذية المدنية أو وقف السفينة الأجنبية فى حالة وجود هذه السفينة راسية فى بحرها الإقليمى أو خلال عبورها البحر الإقليمى بعد مغادرة المياه الداخلية للدولة الساحلية، ويجوز للدولة الساحلية فرض رسوم مقابل خدمات محددة قدمت للسفينة، ويتم تحصيل هذه الرسوم دون أى تمييز، ولا يجوز فرض أى رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها عبر البحر الإقليمى[1].

فإذا لم تلتزم أى سفينة أجنبية خلال عبورها البحر الإقليمى بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة، فعلى هذه السفينة تحمل تبعية أى ضرر يلحق بالدولة الساحلية بما فى ذلك بيئتها وأى من مرافقها أو منشآتها أو ممتلكاتها الأخرى، أو بأى سفينة من السفن التى ترفع علمها وتطبيقيا للمبادئ العامة للقانون الدولى، أنه إذا اتخذت الدولة الساحلية فى معرض تطبيقها لنظمها وقوانينها تصرفا مناقضا لقواعد قانون البحار ونتج عن هذا التصرف إلحاق خسارة أو ضرر بأية سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمى، فأن الدول الساحلية تتحمل مسئولية التعويض عن هذه الخسائر والضرر[2].

---

(1) راجع المواد ٢٦ و٢٧ و٢٨ من قانون البحار

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العنانى، القانون الدولى العام، المرجع السابق، ص: ٢٧٨.

المطلب الثانى

المنطقة المتآخمة

نشأت فكرة المنطقة المتآخمة فى القرن الثامن عشر بأنجلترا، فيما عرف بأسم (قوانين الذئاب البحرية التى أصدرتها أنجلترا لمكافحة سفن التهريب التى كانت تقف خارج المياه الإقليمية لبريطانيا، والتى كانت تمتد لمسافة ثلاثة أميال فى ذلك الوقت، ثم تنقض على الساحل لتفرغ حمولتها، وأخذت بهذه الفكرة بعد ذلك الولايات المتحدة ودول أخرى منها كندا وايطاليا وهولندا، وقد أيد الفقه الدولى هذه الفكرة لحماية مصالحها الجمركية والمالية والصحية، وقد استقرت فقها وعملا [١]. ويطلق الفقه العربى عدة اصطلاحات على هذه المساحة من البحر منها منطقة الحماية، ومنطقة الاختصاص، ومنطقة الأمن، والمنطقة الملاصقة، والمنطقة المجاورة، والمنطقة التكميلية، والمنطقة المتاخمة، وقد استقر أغلب الفقه على المصطلح الأخير (المنطقة المتاخمة)[٢].

المنطقة المتاخمة مفادها (التسليم للدولة الساحلية بممارسة بعض السلطات على جزء من البحر العالى يتاخم بحرها الإقليمى)[٣] وقد ظهرت فكرة المنطقة المتاخمة للتوفيق بين المعيارين اللذين قاما بنكرشوك وجاليانى بوضعها لتحديد

---

(1) الدكتور/ نبيل حلمى وأخر، المرجع السابق، ص: ٧٦١.

(2) أنظر مصطلحات قانون البحر حسبما وردت فى النصوص الموحدة الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار جنيف عام ١٩٧٥م، صادر عن جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشئون القانونية إدارة المعاهدات، ص: ٥

(3) الدكتور/ صلاح الدين عامر، المنطقة المتاخمة، بحث فى كتاب قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، عام ١٩٧٧م، ص: ٢٩ وما بعدها.

مسافة البحر الإقليمى، وعندما تجاوز المدى الذى قد تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على شاطئ الدولة مسافة الأميال الثلاثة، بعدها ظهر التناقض بين المعيارين، فظهرت فكرة المنطقة الاضافية التى بعد نهاية مسافة البحر الإقليمى، والتى تمارس عليها الدولة الساحلية بعض حقوق الرقابة الضرورية، للتوفيق بين فكرة امتداد السلطان الفعلى للدولة على المسافة البحرية التى تصل إليها قذائف المدفع المنصوبة على شاطئ الدولة من جهة وفكرة وجوب بقاء البحار العالية حرة طليقة من جهة أخرى، وكان التوفيق بين هاتين الفكرتين يأخذ صورة عملية، هى إضافة منطقة من البحر العالى لتمارس الدولة الساحلية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية، مع بقاء هذه المنطقة قسما من البحر العالى، تخضع من حيث مركزها القانونى لنظام البحر العالى[١].

المنطقة المتاخمة فى الفقه الدولى: كتب عنها أوبنهايم فى الطبعة الأولى من مطوله فى القانون الدولى عام ١٩٠٥م عن المنطقة المتاخمة، ولكن Dickinson كان أكثر تحديدا وحزما من أوبنهايم، وقد ظهر ذلك جليا عندما كتب فى عام ١٩٢٦م متسائلا عن موقف السفينة التى تخالف قانون الدولة الساحلية وهى فى نقطة تخرج عن حدود البحر الإقليمى، وهل يجوز لسلطات تلك الدولة أن تقوم بضبطها؟ وأجاب بحق الدولة الساحلية فى ضبط هذه السفينة، لتأكيد وضمان واحترام القانون[٢].

وقد جعل MASTERSON حق الدولة الساحلية فى تأمين حصيلة الضرائب الجمركية والمحافظة على احترام القانون وضمان النظام بالقرب من

(1) الدكتور/ حامد سلطان، القانون الدولى العام، الطبعة الرابعة، القاهرة، عام ١٩٦٩م، ص: ٧٠٧.

(2) Dickinson Edwin D. (Jurisdiction at the maritime Frontier) 1926 40 Harv. I p. 21.

شواطئها، أولى بالأحترام وتعلو على أى مصلحة أخرى[1] وقد أيد عدد كبير من فقهاء القانون الدولى فكرة المنطقة المتاخمة وذلك لاعتبارات الأمن ودفاع الدولة الساحلية عن نفسها، وأقروا أيضا بحق الدولة الساحلية فى ممارسة بعض السلطات فيما بعد البحر الإقليمي[2] وقد عارض كل من جيدل وNiemcyer فكرة تحديد نطاق موحد للمنطقة المتاخمة على أن يترك ذلك لظروف كل دولة على حدة نظرا لصعوبة ذلك، كما أنه سوف يثير العديد من الصعوبات التى لا تنتهى.

ورغم الخلاف بين فقهاء القانون الدولى حول نطاق ومدى سلطات الدولة الساحلية فى المنطقة المتاخمة، إلا أن الفقه الدولى مجمع على قبول فكرة المنطقة المتاخمة لحاجة الدول الساحلية لحماية مصالحها المالية والجمركية للدول البحرية، لذلك فقد أصبحت المنطقة المتاخمة من أنظمة القانون الدولى على أساس عرفى، أى أنها أصبحت قاعدة عرفية دولية قبل أن تصبح قاعدة دولية مكتوبة ومدونة، بالنص عليها فى اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة جنيف عام ١٩٥٨م. ولكن الحقيقة إن المنطقة المتاخمة قد ظهرت خلال الجهود والمحاولات منذ نهايات العقد الثالث من هذا القرن، بهدف تقنين القانون الدولى، سواء المجهودات الدولية الرسمية أو تلك الجهود التى بذلتها المؤسسات العلمية[3].

ومن ذلك ما ورد فى المادة (١٢) من مشروع اللائحة المتعلقة بالبحر

---

(1) Masterson, W.E. Jurisdiction in Marginal seas With special reference to smuggling (1929) p.381.

- ODA, shigeru. The Concept of the Contiguous, zone, Int. and Comp, Law. Q, 1962, P136.

(2) Schwarzenegger, Georg. International Law (3rd ed. 1957) Vol 1 p. 342.

- Smith, H.A. The law and custom of the sea (2nd ed. 15) p. 17 and FF.

(3) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ١٨٧.

الإقليمى في وقت السلم، التي أقرها مجمع القانون الدولى فى دورته باستكهولم عام ١٩٢٨م، التى نصت على (أنه فى منطقة اضافية متاخمة للبحر الإقليمي تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات الضرورية للمحافظة على أمنها، واحترام حيادها وإجراءات البوليس الخاصة بالشئون الصحية والجمركية والصيد، ولها الاختصاص فى المسائل هذه المنطقة الإضافية بالمخالفات التى تقع ضد اللوائح المتعلقة بهذه المسائل) وقد أشارت هذه المادة إلى أن المنطقة المتاخمة لا يمكن أن يتجاوز تسعة أميال.

ونصت أيضا المادة (٢٠) من المشروع الذى أعددته لجنة خبراء جامعة هارفارد فى عامى ١٩٢٨ - ١٩٢٩م على أن (الملاحة فى البحر العالى حرة لجميع الدول ومع ذلك فإن الدولة تستطيع أن تتخذ بعض الإجراءات فى البحر العالى المجاور للبحر الإقليمي بالقدر الذى يكفل فى إقليمها أو بحرها الإقليمى ضمان احترام القوانين واللوائح المتعلقة بالضرائب أو الملاحة أو الصحة أو من أجل حمايتها الفورية).

وأيضا في مؤتمر تقنين القانون الدولى عام ١٩٣٠م سلم عدد كبير من الدول بمبدأ وفكرة المنطقة المتاخمة، رغم عدم إمكانية اتفاق الدول حول النصوص التى اقترحها خبراء عصبة الأمم حول المنطقة المتاخمة، لعرض المسألة فى المرحلى التمهيدية للمؤتمر مرتبطة بنطاق البحر الإقليمى، فقد عارضت الفكرة تسع دول أهمهم الولايات المتحدة وبريطانيا وكندا

وسبع عشرة دولة على الأقل رحبت بالفكرة، ولم تكن لجنة القانون الدولى بعيدة عن هذا الموضوع، فقد احتدم فيها الخلاف خلال مناقشة مشروعات الاتفاقيات التى عرضت على مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨م، علما بأن النص المتعلق بالمنطقة المتاخمة فى اتفاقية جنيف لعام

١٩٥٨م هو ذات النص الذى أعددته لجنة القانون الدولى عام ١٩٥٦م.

أظهرت المناقشات التى دارت في لجنة القانون الدولى عام ١٩٥٠م رغبة أغلبية الاعضاء فى فهم جديد لنظرية المنطقة المتاخمة مفاده أمتداد اختصاص الدولة الساحلية إلى المنطقة المتاخمة، وأن تطبق قوانينها المالية والصحية عليها، وقد اهتمت اللجنة فى دورتها عام ١٩٥١م اهتماما فائقا ببحث مسألة متى يجوز للدولة الساحلية ممارسة اختصاصها على المنطقة المتاخمة، وأنتهت المناقشات بالتسليم للدولة الساحلية فى أعالى البحار المتاخمة لمياهها الإقليمية بممارسة الرقابة الضرورية لمنع انتهاك لوائحها الضرائبية أو المالية أو الصحية فى إقليمها أو مياهها الإقليمية. وقد أقرت اللجنة فى النهاية ذلك وأضافت اللوائح المتعلقة بالهجرة إلى المصالح التى تستطيع الدولة الشاطئية حمايتها فى نطاق المنطقة المتاخمة.

ثم توصلت اللجنة بعد مناقشات مستفيضة إلى وضع مشروع النص الخاص بالمنطقة المتاخمة رقم (٦٦) فى المشروع الذى تم إقراره فى دورة اللجنة عام ١٩٥٦م وقد جاء فيه:

(١ – يجوز للدولة الساحلية أن تباشر فى منطقة من أعالى البحار متاخمة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

(أ) منع خرق نظمها الضرائبية والمالية والصحية داخل اقليمها او بحرها الاقليمي.

(ب) المعاقبة على خرق نظمها السابقة التى ترتكب داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.)

وجدير بالذكر أن هذا النص هو الذى تم إقراره فى اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨م، مع إضافة لفظ الهجرة للنظم التى يمكن حمايتها فى المنطقة المتاخمة، وقد نصت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة

فى المادة (٢٤) على حقوق الدولة الساحلية فى المنطقة المتاخمة فنصت على (١ – يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة من البحر العالى مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

(أ) منع خرق قوانينها الجمركية والمالية والصحية أو المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها الأرضى أو فى بحرها الإقليمي.

(ب) المعاقبة على خرق القوانين والنظم السابقة، التى ترتكب على إقليمها الأرضى أو فى بحرها الإقليمى.

٢ – لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة وراء أثنتى عشر ميلا ابتداء من خط القياس الذى يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

٣ – عندما تتقابل أو تتجاوز سواحل دولتين فإن أى من الدولتين لا يحق لها – عندما يتعذر الوصول إلى اتفاق بينهما – أن تمد منطقتها المجاورة إلى ما وراء الخط المتوسط الذى تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقط فى خط القياس الذى يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين).

الطبيعة القانونية للمنطقة المتاخمة: وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد لعام ١٩٨٢م بفكرة المنطقة المتاخمة كنظام قانونى قائم بذاته، لا يختلط بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، لأن حقوق الدولة الساحلية فى المنطقة المتاخمة لا تزيد عن مجرد حقوق رقابة هدفها تخويل الدولة الساحلية حق مباشرة الرقابة الضرورية من أجل منع الأخلال بنظمها الجمركية والصحية والمالية ولوائح الهجرة فى إقليمها أو بحرها الإقليمي، وفرض حقوق الرقابة فى المنطقة المتاخمة ذات طبيعة وقائية هدفها توقى المخالفات المحتملة للنظم الجمركية والصحية والمالية ولوائح الهجرة، فإذا لم تحقق التدابير الوقائية الأغراض المقصودة منها كان للدولة الساحلية أن تتدخل لردع المخالفات التى

تقع ضمن الأنظمة المذكورة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، وذلك بإنزال العقاب على المخالفين لأحكامها[١] وبالتالي فإن المنطقة المتاخمة لا تعد جزءا من إقليم الدولة، فلا ينبغى أن تمارس عليها الدولة الساحلية سيادتها الإقليمية، لذلك تظل المنطقة المتاخمة محتفظة بطبيعتها باعتبارها جزءا من أعالى البحار، فيما عدا الاختصاصات التى تمارسها الدولة الساحلية عليها، وتظل هذه المنطقة مفتوحة للملاحة الحرة البحرية والجوية لكافة الدول ساحلية أو غير ساحلية، مما يدل على أن الدولى الساحلية ليس لها حق منع الملاحة فى هذه المنطقة، ولا أن تمارس اختصاصاتها بصورة تعرقل الملاحة[٢].

وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد بفكرة المنطقة المتاخمة، فقد نصت فى المادة (٣٣) منها على (١ – للدولة الساحلية، فى منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

(ب) المعاقبة على أى خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

٢ – لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من ٢٤ ميلا بحريا من خطوط الأساس التى يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

---

(1) المستشار / إبراهيم محمد الدعمة، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ١٧٣.

(2) الدكتور/ نبيل حلمى والدكتور/ سعيد جويلي، المرجع السابق، ص: ٧٦٢ – ٧٦٣.

الفصل الثالث

المناطق البحرية خارج سيادة الدول

بعد أن أستعرضنا فى الفصل الثانى المناطق البحرية التى تخضع لسيادة الدول نتناول هنا مناطق بحرية لا تخضع لسيادة الدول وتعتبر من البحار الدولية، ونبين حدودها وكيفية قياسها والوضع القانونى لها، لذلك تكون هذا الفصل من الآتى:

المبحث الأول: المضايق المستخدمة للملاحة الدولية والدول الأرخبيلية.

المطلب الأول: المضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

المطلب الثانى الدول الأرخبيلية.

المبحث الثانى:المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارى

المطلب الأول:الامتداد القاري (الجرف القاري)

المطلب الثانى: المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المبحث الأول

المضايق المستخدمة للملاحة الدولية والدول الأرخبيلية

من أهم القضايا التي ثارت في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار قضية المضايق وكانت محلا للعديد من المناقشات فيه، فقد عملت الدول الكبرى علي تقرير حرية الملاحة في المضايق، مقابل تقرير بعض الحقوق للدول النامية منها المنطقة الاقتصادية الخالصة، وإقرار نظام لاستغلال ثروات البحار العالية من الموارد غير الحية، وقد أشار إلي ذلك استأذنا الدكتور الغنيمي فقال (إن للدول الكبرى أكبر من مصلحة يهمهما أن تتأكد وتستقر... واكتفي هنا بمصلحة كبري تعمل الدول الكبرى جاهدة علي الفوز بها كمقابل لتساهلها في الإقرار للدول بمنطقة اقتصادية وتوجيه استثمار منطقة التراث المشترك لصالح الدول النامية تلك هي المرور الحر في المضايق الدولية أو المستحقة للملاحة الدولية كما يحلو للدول النامية أن تسميها....)[١].

ويرجع ذلك للتعارض الكبير في المصالح بين الدول الكبرى والدول النامية، حيث تحرص الأولي علي حماية مصالحها البحرية الهامة بتقرير حق المرور الحر في المضايق، وتحرص الدول الشاطئية علي تحقيق مصالحها بفرض القيود لحماية أمنها واستقلالها وسلامة البيئة البحرية في المضايق، خاصة بعد تطور القدرات العسكرية للدول الكبرى واتخاذها البحار ساحة للمواجهة بينهما فضلا عن احتمالات التلوث البحري[٢] فالمضايق ممرات ملاحية

---

(1) الدكتور/محمد طلعت الغنيمي، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام. قانون البحار، مجلة مصر المعاصرة، عدد يوليو ١٩٧٦م، ص: ٥٥.

(2) الدكتور/ جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص:٦٧٨/٦٧٩.

-D. Pharand, International straits, Thesaurus, AcroaSium, Vol, 111,The Law of tThe Sea, Thessalonica 1977, P,5

طبيعية تصل بين المساحات البحرية المختلفة فهي تعتبر شرايين للمواصلات الدولية، لذلك فأي تعطيل فيها يؤثر علي حركة الملاحة الدولية.

وقد تنبهت الدول الكبرى علي امتداد الزمن للأهمية الاستراتيجية للمضايق في حركة الملاحة الدولية ولفائدتها العظيمة في تنفيذ استراتيجيتها في السيطرة والهيمنة عليها سواء باحتلالها عن طريق احتلال الدول المضائقية أو بوضع قواتها لعسكرية في تلك المضايق، أو عن طريق إبرام الاتفاقيات الدولية التي تبيح لها حق المرور عبر تلك المضايق أو تنفيذ أجندتها السياسية، وقد حدث كل ذلك في المضايق الدولية مثل مضيق باب المندب في البحر الأحمر ومضيق هرمز في الخليج العربي ومضيق تيران في خليج العقبة[1] من أجل ذلك تمتعت المضايق بأهمية كبيرة في المجتمع الدولي، وأخذت وقتا كبيرا في نقاشات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وأدي ذلك إلي إقرار حقوق للدول النامية مقابل النص علي حرية المرور العابر والبرئ في المضايق الدولية، ولتوضيح النظام القانوني للمضايق في القانون الدولي للبحار نبيين النقاط التالية:

١ - تعريف المضايق وأنواعها.

٢ - النظام القانوني للمضايق في القانون الدولي العام.

٣ - المضايق الدولية

١ - تعريف المضايق وأنواعها.

هناك تعريف قانوني للمضايق قال به فقهاء القانون الدولي وتعريفا جغرافيا قال به علماء الجغرافيا نبدأ ببيان التعريف الجغرافي أولا ثم بتعريف القانون الدولي للمضايق.

---

(1) الدكتور/نبيل أحمد حلمي، والدكتور/سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص:٢٦٧/٢٦٨.

التعريف الجغرافي للمضيق: عرف الجغرافيون المضيق بأنه(ممر طبيعي ضيق بين كتل أرضية يوصل بين بحرين أو كمية كبيرة من المياه)[1] وببساطة (ماء تفصل إقليمين وتصل بحرين)[2]، وعرفة البعض بأنه(ممر مائي يصل بين بحرين ويفصل بين جزأين من اليابسة)[3] وقال عنه آخر أنه(ممر مائي يصل بين رقعتين من البحار ويفصل بين إقليمين، ويشترط البعض شروط أربعة لكي تعتبر المياه مضيقا هي:

- أن تكون جزءا من البحر.
- ألا تكونت قد تكونت بطريقة صناعية
- أن تكون محدودة الاتساع.
- أن تفصل بين منطقتين من الأرض، وتفصل بين منطقتين من البحر)[4]

بذلك يختلف المضيق عن القناة في أنه ممر طبيعي بينما القناة ممر صناعي، كما يتميز بطبيعة المياه التي يصل بينها فهو يصل بين بحر عال وبحر عالي آخر أو بين بحر عال وبحر إقليمي، ويتميز بسعته فالمضيق فاصلا بين منطقتين أرضيتين وواصلا بين بحرين ولولا ذلك لما أطلق عليه مصطلح المضيق لهذا السبب له نظام قانوني مختلف عن نظام البحر.

---

(1) Any narrow natural Passage between Land connecting two Seas or Large bodies of water) Donat Pharand International Straiers, Thesaurus Acroasium, Vol, 111, the Law of the sea, Thessa; oniki, 1977, P67.

(2) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، الوجيز في قانون السلام، مرجع سابق، ص:٥١٨.

(3) الدكتور/ عبد الله شاكر الطائي، النظرية العامة للمضايق، مع دراسة تطبيقية علي مضايق تيران وباب المندب، رسالة دكتوراه، القاهرة، مطبعة الاستقلال الكبرى، علم ١٩٧٤، ص/ ٢٥.

(4) الدكتور / عبد الغني محمود، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص: ٤٠٦.

التعريف القانوني للمضايق: عرف فقهاء القانون الدولي العام المضيق بأنه(طريق مائي يصل بين رقعتين من البحار)[1] وعرفه أحد الفقهاء بأنه(الفتحات الطبيعية التي يتجاوز اتساعها عادة عرض البحر الإقليمي، والتي تصل بين بحرين)[2] وعرفه أخر بأنه(ممر بحري ضيق)[3]، ورأي أحد الفقهاء أنه ليس كل مضيق جغرافي مضيقا دوليا أي أنه يوجد خلاف بين التعريف الجغرافي للمضيق والتعريف القانوني، لذلك فقد وسعت اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م فقد عرفت المضيق في المادة(٤/١٦) بأنه(ذلك الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل بين جزءا من البحر العالي بجزء أخر أو بالبحر الساحلي لدولة أجنبية) لذلك فالمضيق الدولي هو(الممر المائي المحصور – الطبيعي أو شبه الطبيعي – الذي يحتوي مساحات بحرية من المياه الساحلية أو المنطقة الاقتصادية أو البحر العالي والذي يستخدم للملاحة الدولية سواء كان لازما لتلك الملاحة أو لا)[4].

أحد الفقهاء لم يعرف المضايق ولكنه أورد شروط يتطلبها الفقه الدولي فيما يعتبر مضيقا من وجهة نظر القانون الدولي هذه الشروط هي[5]:

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص:٢٥٠.

(2) الدكتور/ عبد العزيز محمد سرحان، محاضرات في المبادئ العامة في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص:٣٦٨.

(3) الدكتور/ الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، المرجع السابق، ص: ٣٦٩.

(4) الدكتور/ عبد الغني محمود، المرجع السابق، ص: ٤٠٧/٤٠٦. نقلا عن الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي الوسيط في قانون السلام، المرجع السابق، ص: ٧٣٣.

(5) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٦٩.

– يشترط أن يكون هذا الممر صناعيا، فإذا كان صناعيا اعتبر قناة.

– يجب أن يفصل بين أرضين ويصل بين بحرين، وأن يكون محدود الاتساع فلا يجب أن يتجاوز اتساع البحر الإقليمي للدولة التي يوجد فيها، أو يتجاوز مجموع اتساع البحرين الإقليميين للدول التي تفصل بينهما.

– ينبغي أن يستخدم في الملاحة الدولية ولا يعتد بكثافة الملاحة به أو بأهميته الاستراتيجية للملاحة الدولية.

وقد تعرضت محكمة العدل الدولية لمشكلة المرور في المضايق في حكمها بقضية مضيق كورفو بين بريطانيا وألمانيا عام ١٩٤٩ وأكدت في حكمها هذا علي مبدأ حرية الملاحة في المضايق فقررت أن من حق الدول وقت السلم أن تمر سفنها عبر المضايق التي تربط بين رقعتين من أعالي البحار والمستخدمة في الملاحة الدولية دون الحاجة لأذن مسبق من الدولة الشاطئية إذا كان المرور بريئا، وليس للدولة الشاطئية أن تمنع هذا المرور في المضيق وقت السلم ما لم يوجد اتفاق مخالف، واعتمدت المحكمة الوضع الجغرافي الذي مفاده كون المضيق يصل بين رقعتين من أعالي البحار ويستخدم في الملاحة الدولية بصرف النظر عن كونه ضروري أو اختياري للملاحة الدولية معيارا أساسيا للتفرقة بين المضيق الدولي وغيره من المضايق[1].

وقد أكدت علي هذا المبدأ اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في المادة السادسة عشر، ولكمها لم تقصر حكمها علي المضايق الدولية التي تصل بين رقعتين من أعالي البحار بل مدته إلي المضايق الواصلة بيم جزء من أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة أخري، ولكن اتفاقية

---

(1) مجموعة أحكام محكمة العدل الدولية، عام ١٩٤٩، حكم ٩ أبريل ١٩٤٩، ص: ٢٨.

الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ خالفت ذلك في المواد(٣٤/٤٥) حيث فرقت بين حالات ثلاث.

بعد أن عددنا التعريفات المختلفة للمضايق سواء القانونية أو الجغرافية يمكننا أن نورد تعريفا للمضايق من وجهة نظرنا فالمضيق قانونا هو (ممر طبيعي مائي يصل بين بحرين ويفصل بين أرضين ضيق المساحة)

أنواع المضايق: اختلف الفقه الدولي في تقسيم المضايق إلي أنواع مختلفة فذهب جانب من الفقه إلي اعتماد المعيار الجغرافي في التقسيم وجانب أخر إلي المعيار القانوني في تقسيم أنواع المضايق أي قسم المضايق علي أساس قانوني، وهو المعيار الذي نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، وهناك جانب من الفقه جمع بين المعيارين تقسيم المضايق، نبين أولا تقسيم المضايق علي أساس المعيار الجغرافي، ثم تقسيمات المضايق علي أساس المعيار القانوني.

أولا: أنواع المضايق علي أساس المعيار الجغرافي: تنقسم المضايق بناء علي هذا الأساس إلي ثلاثة أنواع هي[١]:

١- مضايق داخلية: هي المضايق التي تصل بين بحرين داخليين، أي أنها تقع كاملة في إقليم دولة واحدة مثل بوغاز كرش الذي يصل بين البحر الأسود وبحر أزوف بالاتحاد السوفيتي السابق، حيث تعتبر مياه هذا الإقليم مياه داخلية لوقعوها كاملة داخل إقليم دولة واحدة.

٢- مضايق إقليمية: وتنقسم بدورها إلي نوعين هما:

- مضيق يقع في إقليم دولة واحدة يربط بين بحر عام بالبحر إقليمي لتلك

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٦٩/٢٧٠.

الدولة، مثل مضيق تيران يصل البحر الإقليمي المصري والبحر العام في البحر الأحمر، ومضايق الدردنيل والبسفور قبل إسقاط الخلافة العثمانية حيث كان البحر الأسود بكامله بحر إقليميا لها.

-مضيق اتساعه لا يزيد عن مجموع اتساع المياه الإقليمية للدولتين الواقعتين علي شاطئيه، وإذا زاد اتساع المضيق عن ضعف البحر الإقليمي فإنه لا يعد إقليميا.

٣ – المضايق الدولية: وهي المضايق التي تصل بين بحرين عاميين، وهي تؤثر في الملاحة البحرية الدولية بشكل كبير أكثر من النوعين السابقين وكانت محلا للعديد من الاتفاقيات الدولية، مثل مضيق البسفور والدردنيل حاليا ومضيق جبل طارق والمضايق الدانمركية سوند وماجلان مسسينا بإيطاليا ومضيق باب المندب ومضيق كاليه.

ثانيا: أنواع المضايق علي أساس المعيار القانوني: ذهب جانب من الفقه إلي تقسيم المضايق علي الأساس القانوني لثلاثة أنواع هي[١]:

١ – المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة: تخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (اتفاقية جامايكا) عن تنظيم هذه المضايق فقد نصت في المادة (٣/٣٥) علي أن (ليس في هذا الجزء ما يمس – النظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها، كليا أو جزئيا، اتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل ومتصلة علي وجه التحديد بمثل هذه المضايق) ترتيبا علي هذا النص يشترط أن يكون الاتفاق متعلقا بالمرور في هذا المضيق ومنظما له من كافة جوانبه سواء كان المرور في المضيق بأكمله أو في جزء منه، وأن يكون هذا الاتفاق قائما

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٥٣/٢٥٢.

ونافذا من مدة طويلة أنه استقر في التعامل الدولي أي يكون قد أصبح عرفا بين كافة الدول. ومن أمثلة المضايق التي نظمت باتفاق خاص المضايق التالية:

أ – المضايق الدنمركية: التي تربط بحر البلطيق ببحر الشمال، ونظم المرور فيها معاهدة أبرمت في ١٤/٣/١٨٥٧ ونصت علي حق المرور لكافة السفن التجارية والحربية وقت السلم، ونصت علي حق الدنمرك في إغلاق المضيق في الحرب.

ب – المضايق التركية: الدردنيل والبسفور كانا محل نزاعات حادة بين بريطانيا وروسيا حيث كانت ترغب الأخيرة في السيطرة عليهما بدعوي الدفاع عن نفسها، وكانت الأولي تريد كبح جماح التوسع الروسي نحو دول البلقان والبحر المتوسط وقد نظم المرور فيها باتفاقيات متعددة ففي ٢١يوليو ١٧٤٤م عقدت ومعاهدة بين تركيا وبريطانيا عام ١٨٠٩ وأخري في ١٤/سبتمبر ١٨٢٩م، عقدت أخري في ٨ يوليو عام ١٨٣٣م تقررت حرية المرور للسفن التجارية من لكافة الدول فضلا عن مرور السفن الحربية التركية والروسية فقط، ثم تدخل الوفاق الأوربي وأغلق المضايق أمام السفن الحربية لكل الدول ما عدا السفن التركية (اتفاقية لندن في ٣١يوليو ١٨٤١م وظلت هذه الاتفاقية مطبقة حتى الحرب العالمية الأولي[١]، كما ألحق بمعاهدة السلام بين الحلفاء والدول المنهزمة في الحرب العالمية الأولي ومنها تركيا معاهدة خاصة بالمضائق التركية هي معاهدة لوزان عام ١٩٢٣، اتفق فيها الجانبان علي مبدأ حرية النقل والملاحة بحرا وجوا عبر المضايق.

وقد نصت هذه الاتفاقية علي تغيير الوضع القانوني للمضايق التركية في

---

(1) (الدكتور/ الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٣٧٠/٣٧١.

النعاهدات السابقة، حيث أبيح مرور كافة السفن علي السواء بشرط الالتزام بالشروط الواردة بالاتفاقية، ونصت الاتفاقية علي أنشاء منطقة منزوعة السلاح علي طول شواطئ الدرنيل والبفسور لا يتم إقامة أي قواعد أو تحصينات عسكرية، كما أنشئت الاتفاقية وكالة دولية للمضايق التركية خاضعة لإشراف عصبة الأمم تقدم تقريرا سنويا للعصبة.

أخرها اتفاقية مونتريه في ٢٦ يوليو١٩٣٦ التي أقرت حق المرور للسفن التجارية، ووضع تنظيم خاص لمرور السفن الحربية، ألغيت بموجبها الوكالة الدولية للمضايق سالفة الذكر، فقد أصبح لتركيا صاحبة الإقليم السيادة التامة والكاملة علي المضايق التركية، كما أنهت هذه الاتفاقية المناطق منزوعة السلاح علي شواطئ المضايق التركية وأصبح لتركيا مطلق الحرية في تسليح هذه الشواطئ، ونصت الاتفاقية علي حرية الملاحة والمرور لكافة الدول والسفن في المضايق التركية، وأعطت الاتفاقية لتركيا الحق في التهديد بالحرب في منع السفن الحربية والسماح نهارا فقط بالمرور للسفن التجارية وفي مسار خاص تحدده السلطات التركية، وفي حالة الحرب لا يسمح لسفن الدول المتحاربة المرور في المضايق إلا إذا كانت تقوم بتنفيذ ما ينص عليه عهد العصبة من الدفاع الجماعي أو بناء علي معاهدة تحالف تكون تركيا عضوا فيها، أما إذا كانت تركيا في حالة حرب أو تخشي من نشوبها فإن مرور السفن الحربية يكون متروكا تماما لإرادة الحكومة التركية، وهذه الاتفاقية هي النافذة حتي الآن[١].

ج – مضيق ماجلان: نظم المرور فيه اتفاقية ٢٣ يوليو عام ١٨٨١ بين شيلي والأرجنتين ونصت علي حياد المضيق وكفالة حق المرور فيه لكافة السفن

---

(1) الدكتور/حسني محمد جابر، القانون الدولي، المرجع السابق، ص: ١٢٢/١٢١.

التجارية والحربية في كل الأوقات.

د – مضيق جبل طارق: ويصل بين المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض المتوسط وهذا المضيق لم يثر أي مشاكل بشأن المرور فيه، ففي وافق لندن ١٩٠٤/٤/٨ الخاص بمصر ومراكش (المغرب حاليا) اتفقت بريطانيا وفرنسا علي كفالة حق المرور في المضيق وأقرت أسبانيا ذلك بتصريح صدر عنها في ١٩٠٤/١٠/٢ وأقرت ذات الوضع في ١٩١٢/١١/٢٧ وأعيد التأكيد علي ذلك في اتفاق تدول طنجة ١٩٢٣ والمعدل عام ١٩٤٥ والملغي عام ١٩٥٦ وأعيدت طنجة للمغرب.

٢ – المضايق التي يمر بها طريق من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة: وقد نظمت هذه المضايق المادة (٣٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي قررت فيها علي أن الأحكام الواردة بها لا تنطبق (علي أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال هذا المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مسائل مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية، وتنطبق علي هذه الطرق الأجزاء الأخرى ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق).

تطبيقا لنص المادة سالفة الذكر فإن هذا النوع من المضايق يسري عليه مبدأ حرية الملاحة والتحليق المطبق في أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة الوارد بالاتفاقية، ولا يقيدها في ذلك سوي القيود العامة في الملاحة والتحليق والتي تحكمها المبادئ العامة للاتفاقية والقانون الدولي عموما.

٣ – المضايق التي لا تدخل في النوعين السابقين: بمعني أي مضيق لا تنطبق عليه المواصفات السابقة، وهذه المضايق اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لها نظامين للمرور هما المرور العابر والمرور البرئ، نلقي عليهما الضوء في النظام القانوني للمضايق.

وذهب جانب من الفقه إلي تقسيم المضايق بناء علي القانون الدولي التقليدي والقانون الدولي الجديد للبحار أي طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ فقسم المضايق إلي[1]:

أ – المضايق في فقه القانون الدولي التقليدي:

ب – المضايق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

أ – المضايق في فقه القانون الدولي التقليدي: جري الفقه التقليدي علي التفرقة بين نوعين من المضايق حسب طبيعة البحرين الذي يربط بينهما هما:

النوع الأول: إذا كان المضيق لا يربط بين بحرين أنما يربط بين البحر العالي والمياه الإقليمية لدولة واحدة، فإن هذا المضيق يخضع للنظام الذي تضعه تلك الدولة فلها كامل الحرية في فتحه للملاحة الدولية أو قصره علي الملاحة الداخلية لها، لأن الملاحة الدولية غالبا لا تتأثر بالملاحة في مضيق لا يربط بين بحرين عاليين، ويطبق علي هذا المضيق قانون المياه الداخلية لأنه يعتبر جزء منها.

النوع الثاني: المضيق الذي يصل بين بحر عالي وبحار إقليمية لعدة دول فإن كل دولة تمارس سيادتها علي الجزء الذي يدخل في نطاق مياهها الإقليمية ولا يكون مفتوحا للملاحة إلا بإرادتهم جميعا.

علي أن الأحكام السالفة مرهونة بكون المضيق لا تتجاوز مساحته ضعف عرض البحر الإقليمي، وإذا تجاوز فأنه يخضع لأحكام المرور البرئ التي

---

(1) الدكتور/ جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٦٨٠/٦٨٦.

نوضحها بعد، أما المضايق التي تصل بين بحرين عاليين فأنها تخضع للمرور البرئ لكافة الدول حتى لو كان المضيق يفصل بين شاطئين لدولة واحدة، وكان المرور فيه من المضيق بحيث يجعل المياه التي بداخله مياه إقليمية.

تلك هي الأحكام التي كانت مطبقة في القانون الدولي التقليدي والتي أكدتها محكمة العدل الدولية في حكمها بقضية مضيق كورفو، حيث أكدت مبدأ حرية المرور البرئ للمضايق وهو من المبادئ المستقرة، وقررت المحكمة أن المعيار الأساسي في تحديد المضيق الدولي يكمن في كون المضيق يصل بين منطقتين من أعالي البحار ويستخدم في الملاحة الدولية سواء كان ضروري أو اختياري.

وقد اعتمدت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في المادة السادسة عشر منها مبدأ حرية الملاحة الدولية في المضيق، مع عدم التفريق بين أحكام المرور في البحر الإقليمي وبين أحكام المرور في المضايق الدولية، بل أنها في الحالتين تعترف للسفن الأجنبية بالمرور البرئ، ولكن بفارق واحد أن المادة (١٦) سالفة الذكر تجيز إيقاف المرور في البحر الإقليمي للسفن الأجنبية، بشرط إعلام الدول الأخرى بذلك من قبل، إلا أن الفقرة الرابعة من ذات المادة نصت علي عدم جواز إيقاف المرور في المضايق الدولية، دون تمييز بين الممرات التي تستعمل في الملاحة الدولية تقليديا والتي تصل جزءا من أعالي البحار بجزء أخر من أعالي البحار، وبين تلك الممرات التي لم يجر العرف الدولي علي استخدمها في الملاحة الدولية، وهي التي تصل بحرا عالميا بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية، نظرا لما ينطوي عليه المرور في هذا النوع من المضايق من تهديد لأمن الدولة الساحلية[1].

ب - المضايق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢: وضعت الاتفاقية نظاما عاما يسري علي كافة المضايق إلا ما استثني منها

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص: ١٣٩.

بالاسم، أما معيار الاستبعاد فيقوم علي أساس أن هذه المضايق منظمة كليا أو جزئيا عن طريق معاهدة تحكمها منذ وقت طويل، أما بقية المضايق التي لا تنظمها معاهدات خاصة والتي تعتبر دولية فيطبق عليها النظام القانوني الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

تعريف المضايق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢: وقد اتخذت الاتفاقية معيارين لتبيان لتعريف المضيق هما[1]:

١- المعيار الجغرافي: اعتمدت الاتفاقية علي الأساس الجغرافي في تعريف المضيق الذي يهتم به القانون الدولي، أي المضيق الذي يمكن أن يثير مشاكل قانونية وهو المضيق القانوني أو الإقليمي الذي يمتد البحر الإقليمي علي طول المضيق أو علي بعض أجزاؤه، لذلك لا ينطبق ولا يدخل في النظام القانوني للمضايق الذي أقرته الاتفاقية إلا المضايق التي لا تتجاوز (٢٤) ميلا أو أقل.

نتيجة لما سبق يتبين وجود خاصيتين للمضيق الذي يعتد به قانونا طبقا للاتفاقية الأولي: أن تتصل بالمياه التي يصل بينها المضيق، فالمضيق القانوني يجب أن يتضمن ليس فقط المضايق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار وأيضا الذي يربط جزء من البحار العالية والبحر الإقليمي لدولة أجنبية.

الثانية: متعلقة بعرض المضيق بحيث لا يتجاوز (٢٤) ميلا أو أقل.

٢ – العنصر الوظيفي: لا يكفي العنصر الجغرافي لاعتبار المضيق دوليا أي يخضع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، بل لا بد من توافر عنصر وظيفي أخر وهو أن يكون المضيق يستخدم في الملاحة الدولية، ولكن لم تحدد الاتفاقية درجة الاستخدام للحكم علي المضيق، لذلك ليس مهما درجة

---

(1) الدكتور/ جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص:٦٨١/٦٨٣.

الاستخدام بل يكفي أنه يستخدم في الملاحة الدولية.

وقد بين أحد الفقهاء مكونات العنصر الوظيفي للمضيق في معرفة عدد السفن التي تعبر المضيق وحمولتها وقيمتها وحجمها التقريبي، وعدد الدول التي تنتمي إليها هذه السفن وكون الدول صغيرة أم دول كبري، لذلك ينبغي معرفة كل مكونات العنصر الوظيفي حتى يمكننا معرفة إذا كان المضيق دوليا أم لا، بمعني جديد أي مدي حاجة الملاحة الدولية للمضيق وعلي قدر هذه الحاجة تتوافر صفة الدولية للمضيق من عدمه.

تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق: تعرضت محكمة العدل الدولية لتعريف المضيق ووضع معيار للمضيق الدولي في قضية مضيق كورفو، حيث ثار خلاف بين ألبانيا وبريطانيا حول الطبيعة القانونية لمضيق كورفو، علما بأن المضيق بأكمله يقع في الأراضي الألبانية، حيث قامت بريطانيا بتيسير سفن حربية في المضيق استنادا إلي كونه مضيقا دوليا لاستخدامه في الملاحة الدولية بغض النظر عن حجم الملاحة فيه ولكونه يصل بين جزئين من أعالي البحار.

وذكرت أنه في الفترة من ١٩٣٩/٤/١١ لأخر ديسمبر ١٩٣٧ مرت بالمضيق ٢٨٨٤ سفينة من جنسيات مختلفة، وأن البحرية البريطانية تستخدم هذا المضيق منذ أكثر من ثمانين عاما، وقد تم استخدام المضيق من قبل الدول الأخرى، ودفعت ألبانيا عن وجهة نظرها فقررت أن المضيق من الممرات ذات الأهمية المحدودة في الملاحة الدولية وليس طريقا رئيسيا فيها وهو ثانوي الأهمية وصغير لذلك قصرت استخدامه علي الملاحة الداخلية دون الدولية.

وقد قررت المحكمة في حكمها أنه لكي يكون المضيق دوليا من عدمه، لا ينظر إلي حجم حركة الملاحة الدولية فيه أو أهميته كبيرة أم صغيرة للملاحة الدولية، ولكن المهم أن يربط المضيق بين جزئين من أعالي البحار وأنه يستخدم

في الملاحة الدولية، وأضافت المحكمة أن واقعة أن المضيق ليس طريقا ضروريا للملاحة بين البحار العالية وإنما هو طريق إضافي ليت مهمة في تصنيف المضيق أنما المعيار الحاسم فيجب أن يكون (إذا كان طريقا نافعا للملاحة الدولية) وقررت المحكمة أن هذا الانتفاع كان واضحا تماما لسفن لعدة دول هي ألبانيا وبريطانيا وفرنسا وايطاليا ورومانيا ويوغوسلافيا، واعتمدت المحكمة في حكمها علي معيارين لكون مضيق كورفو دوليا ولكون أي مضيق دوليا هما:

الأول: عدد السفن التي تعبر المضيق.

الثاني: عدد أعلام الدول التي تمثلها هذه السفن.

وقد أثار هذا الحكم العديد من التعليقات بين فقهاء القانون الدولي، تطورت تلك التعليقات إلي خلافات في الرأي، واتخذ كل جانب من الفقهاء رأيا مختلفا عن غيره، فهناك من أيد حكم المحكمة فيما ذهب إليه من الاعتماد علي أن أهمية المضيق في الملاحة الدولية تتوقف علي عدد السفن التي تستخدمه وحمولتها الكلية وأهمية هذه الحمولات وعدد وتنوع الإعلام التي تمثلها[١].

وذهب احد الفقهاء إلي أنه لا يكفي للحكم علي مضيق ما بأنه دولي أن يكون واصلا بين بحريين عاليين بل ينظر إلي حجم الملاحة فيه، فلا ينبغي النظر إلي أهمية العنصر الجغرافي، بل ينبغي التعول علي العنصر الوظيفي[٢].

وقال أحد الفقهاء بضرورة الجمع بين العنصرين الجغرافي والوظيفي لوصف المضيق بأنه دولي، وبناء علي ذلك يكون المضيق (ممر طبيعي بين كتل

---

(1) Ch. De viaacher, Problems de confirms en Droid International Public, Paris, 1959, P142.

(2) O, Connell, International Law,Vol, 1, 1970,P447.

أرضية تتوافر فيه الناصر الآتية[1]:

١ – لا يزيد عرضه علي ٢٤ ميلا بحريا.

٢ – يصل بين جزئين من البحار العالية أو جزء من البحار العالية ببحر إقليمي لدولة أجنبية.

٣ – يستخدم في الملاحة الدولية. ويكون ذلك بالرجوع إلي عدد السفن التي تستخدم المضيق وعدد أعلام التي تمثلها.

أنواع المرور في المضايق الدولية: فرق القانون الدولي بين نوعين من المرور عبر المضايق الدولية، المرور العابر والمرور البرئ، نبينهما في الآتي:

أولا: المرور العابر[2]: استحدثت المادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م نظام المرور العابر فنصت علي (١ – تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة (٣٧) بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق. إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون

---

(1) الدكتور/ جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص:٦٨٦.

(2) Awod El Mor, The regime of passage in stralts used for international mavigation in the light of the 3rd U.N conferenct on the law of the Sea, REV, Egyptienne de D.1 vol:37,1961.

- P. De Vris Lentsch The righte ef over flight over strait es and Archipelopic states, Netherlands yearbook of 1.L vol.14, 1983.
- Caminos, H., The legal regime of straits in the 1980 U.N.C onv. if the law of the sea, Rec. des cours, vol. 205,1987.
- Kazimierz Rowny, The right of passage through straits used for international navigation and the U.N. Cond. On the law of the sea, polish yearbook of l.L. Vol. 16. 1987.

ملائما بقدر مناسب من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

٢- المرور العابر هو أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة جزء أخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلي دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها. مع مراعاة شروط الدخول إلي تلك الدولة.

٣ – يبقي أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابرفي أي مضيق خاضعا لما في هذه الاتفاقية من أحكام أخري منطبقة) بذلك تكون هذه المادة قد بينت النظام القانوني للمرور العابر وحددت تعريفه وشروطه والطبيعة القانونية له.

علما بأن هذه الاتفاقية حددت المضايق التي ينطبق عليها المرور العابر في المادة (٣٧) فنصت علي تحت عنوان فرع رئيس المرور العابر وعنوان في ظله هو نطاق هذا الفرع (ينطبق هذا الفرع علي المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة).

تعريف المرور العابر: وجاء هذا النوع من المرور نتيجة تضارب مصالح الدول الكبري والدول الصغري فقد سعي كل منهما للدفاع عن مصالحه فتم إقرار نوعين من المرور هما المرور العابر والمرور البرئ، نتناول هنا المرور العابر، الذي عرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في المادة (٢/٣٨) سالفة الذكر فنصت علي أنه(العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة جزء أخر من أعالي البحار أو

منطقة اقتصادية خالصة.).

جاء المرور العابر من المشروع البريطاني الذي قدم في دورة مؤتمر قانون البحار المنعقدة في كاراكاس عام ١٩٧٤م الذي أطلقت عليه (العبور في الممرات المستخدمة في الملاحة الدولية) للتوفيق بين الأراء المتعارضة وقد ضم الي الاتفاقية في المواد (١٨/١٩/٢٠/١٢/٢٢/٢٣/٢٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وقد أقرت المرور العابر في المادتين (٣٧/٣٨) بعد حذف عبارة (حرية المرور العابر مثل ما هو متبع في البحار العالية) واستبدالها بوصف المرور العابر وقصر المرور العابر علي المضايق التي تصل بين بحريين عالميين وجعل المرور البرئ في المضايق الأخري.

فقد قصر المرور العابر علي المضايق التي تستخدم في الملاحة الدولية بين منطقة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ومنطقة أخري من مناطق البحار العالية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة المادة(٣٧) من الاتفاقية، واضافت الاتفاقية أن حق المرور لا يطبق في المضايق التي ينظم المرور فيها سواء كليا أو جزئيا اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل متصلة علي وجه التحديد بهذه المضايق في المادة (٣٥/ج)[١].

يستفاد من نص المادة (٣٨) سالفة الذكر أنصراف مفهوم المرور العابر إلي ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل والسريع بين من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة، إلا أنه في حالة المضيق المتكون من جزيرة تابعة للدولة الساحلية وبر هذه الدولة الساحلية (أي رقعتها الأرضية الرئيسية) ووجد

---

(1) الدكتور/ جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص:٦٩١/٦٩٢.

في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما للمرور والملاحة بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية لا يطبق المرور العابر بل يطبق عليه المرور البرئ وهوما سوف نوضحه فيما بعد، وقد أشار نص المادة(٣٨) السالف الذكر إلي حق مرور كافة السفن وتحليق كافة الطائرات دون ثمة تفرقة بينهما، ولا يجوز أعاقته ما دام يمارس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[١].

لا يتضمن المرور العابر التوقف أو الرسو في مياه المضيق إلا لقوة قاهرة أو عذر طارئ كنفاذ الوقود أو سوء الأحوال الجوية، ويحق للسفن والطائرات دخول إقليم الدولة المشاطئة للإقليم والخروج منه مع مراعاة القوانين واللوائح التي تنظم عملية الدخول والخروج لإقليم هذه الدولة، ولا يتوقف ممارسة هذا الحق علي الحصول علي أذن مسبق من الدولة المشاطئة أو دفع رسوم مقابل هذا المرور، واتفق الفقه الدولي علي حق الغواصات في المرور العابر بالمضايق، رغم عدم نص الاتفاقية علي ذلك[٢] ويعتبر مضيق مسيبا الإيطالي مثال لهذا النظام.

لقد أوردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة (٣٩) الشروط والمواصفات وواجبات في السفن والطائرات التي تتمتع بحق المرور العابر تحت عنوان واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر فنصت علي (١- علي السفن والطائرات أثناء مرورها حق المرور العابر: (أ) أن تمضي

---

(1) الدكتور / عبد الغني محمود، المرجع السابق، ص: ٤٠٩/٤١٠.

- الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، ص: ٢٥٤.

(2) الدكتور/نبيل أحمد حلمي والدكتور / سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٧٧/٢٧٨.

دون أبطاء خلال المضيق أو فوقه. (ب) أن تمتنع عن التهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليميو واستقلالها السياسي،أو بأية صورة أخري انتهاكا لمناىٔ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة. (ج) أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع. إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة. (د) أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخري في هذا الجزء.

٢ – علي السفن المارة مرورا عابرا:

(أ) أن تمتثل للأنظمة والإجرءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.

(ب) أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

٣ – علي الطائرات المارة مرورا عابرا:

(أ) أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة علي الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات الحكومية بصورة عادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الاوقات مع إيلاء المراعاة الملائمة لسلامة الملاحة.

(ب) أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعينة دوليا لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.)

تطبيقا للمادة سالفة الذكر يجب علي السفن والطائرات أن تراعي الآتي:

١ – أن تسير عبر المضيق أو فوقه بسرعة متواصلة دون أبطاء أو توقف بدون سبب أو عذر، وإذا خالفت السفن أو الطائرات ذلك فلا تكون في حالة

مرور عابر وتخضع وتلتزم بالقيود التي تضعها الدولة المعنية للدخول في بحرها الإقليمي.

٢ – أن تمتنع السفن والطائرات عن التهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة المشاطئة للإقليم أو سلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي، أو بأي شكل يمثل انتهاكا لميثاق الأمم المتحدة، الحقيقة أن هذا الشرط يمثل التزاما عاما يفرضه القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة علي كافة الدول ويري البعض أن هذا الشرط تزيد ليست له أي قيمة قانونية[١].

٣ – يجب علي السفن والطائرات الالتزام الامتناع عن القيام بأية أنشطة لا يتطلبها مرورها المتواصل السريع إلا في حالة القوة القاهرة أو عذر طارئ.

٤ – أن تراعي أحكام الاتفاقية الأخري المتعلقة بالمرور العابر[٢].

وقد خصت الاتفاقية كل من السفن والطائرات علي حدة بعدد من الواجبات بمجموعة من الواجبات نبينها في الآتي:

واجبات السفن طبقا للمادتين (٣٩ و٤٠ و٤١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م هي:

١– الألتزام بالأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر بما فيها الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر (م/٣٩/٢/أ).

٢ – ضرورة اتباع الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن والعمل علي خفضه والسيطرة عليه (م/٣٩/٢/ج).

---

(1) الدكتور / جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص: ٦٩٢.

(2) الدكتور/ عبد الغني محمود، المرجع السابق، ص: ٤١٠.

٣ – الامتناع عن القيام بأي نشاط بحثي أو مسح دون أذن مسبق من الدول المشاطئة للمضيق حتى لو كانت السفينة من سفن البحث العلمي والمسح الالهيدرغرافي (م/٤٠).

٤ – احترام طرق المرور التي تحددها الدولة المشاطئة (م/٤١/٧).

هذه الالتزامات سالفة البيان التزامات عامة في قانون البحار والملاحة البحرية عامة سواء في أعالي البحار أو المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، مما جعل البعض يطرح تساؤل حول مدي التزام السفن المارة بالمضايق بتدابير المرور المرور البرئ فهل تمتنع السفن الحربية أثناء المرور العابر من إجراء مناورات أو أخذ معلومات تضر بسلامة الدول الساحلية، أو تقوم بإجراء بحوث علمية أو مسح هيدروغرافي وخلافهما؟.

يري بعض الفقهاء أنه يجوز ذلك لسكوت الاتفاقية عن بيان حكم بشأنها وبالتالي فهي تدخل في نطاق المباح ولا يجوز للدولة الساحلية أن تمنعها[١]، بينما يري استاذنا الاستاذ الدكتور/جعفر عبد السلام أنه لا يجوز للسفن أن تقوم بهذه الأنشطة لكونها ليست من الأنشطة الملابسة للعبور المعتاد المتواصل السريع، ولا فرق بين المرور العابر والمرور البرئ في ذلك، حيث درجة الرقابة في المرور البرئ أوسع منها في المرور العابر.

ونحن نري أن إجراء المناورات العسكرية يدخل ضمن الإجراءات الممنوع علي السفن القيام بها في المضايق أثناء المرور العابر تحت المواد (المادة ٣٩/١/أ وب ٢/ج) والمادة (٤٠) والمادة (٤١/٧) كما أنها من المبادئ العامة في القانون الدولي عامة والدولي الجديد للبحار.

(1) D. pharand, International straits, Thesaurus Acroa sium, Vol. I I l, The Law thh sea, Thessaloniki 1977,P83.

الواجبات التي تخص الطائرات المارة مرورا عابرا هي:

١ – مراعاة قواعد الجو الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني للطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات الحكومية لتلك التعليمات تعليمات السلامة وتقوم بنشاطها في جميع الاوفات مع مراعاة قواعد سلامة الملاحة (م/٣٩/٣/أ).

٢ – يجب عليها في جميع الأوقات رصد الذبذبات اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة دوليا لمراقبة الحركة الجوية والذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة(م/٣٩/٣/ب).

قد بينت الاتفاقية حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضايق فنصت عليها في المواد (من ٤١ إلي ٤٤) سوف نلقي عليها الضوء فيما يأتي[1]:

حقوق الدول الشاطئية للمضيق هي:

١ – إصدار اللوائح والقوانين الخاصة بالمرور العابر الخاصة بسلامة الملاحة تتنظيم المرور البحري، ومنع التلوث والسيطرة عليه ومنع الصيد من قبل الدول الغير ورعاياهم وتنظيم وشحن وتفريغ السفن (م/٤٢/١) ويشمل ذلك الآتي[2]:

– سلامة الملاحة. وتنظيم المرور البحري.

– منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بتطبيق الأنظمة الدولية الخاصة بتصريف الزيت وفضلاته وغيرها من المواد الضارة.

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٧٩/٢٨٠.

– الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٥٤/٢٥٥.

(2) الدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٨٠.

- منع الصيد.

- تحميل أو إنزال سلع أو أشخاص خلافا لما تقضي به قوانينها.

٢ - حق تعيين ممرات بحرية داخل المضايق وتنظيم حركة المرور فيها بما يتفق مع الأنظمة الدولية المعمول بها (م/٤١/١ و ٢ و٣) وتتضمن الآتي[1]:

- يجب أن تتطابق الممرات والنظم المعينة والموضوعة من قبل الدولة الشاطئية مع الأنظمة الدولية المعمول بها، وسلطات الدولة هنا ليست مطلقة فهي مقيدة بشرط ضرورة هذه التقسيمات لتعزيز سلامة المرور.

- اعتماد تلك الأنظمة والممرات من المنظمة الدولية المختصة بالاتفاق مع الدول المعنية، لم تحدد الاتفاقية تلك المنظمة لذلك يمكن أن تكون منظمة موجودة أو منظمة جديدة سوف تنشأ فيما بعد، ويمكن أن يمنح هذا الاختصاص للجنة الاستشارية البحرية، ولم تبين الاتفاقية سلطة المنظمة في الاعتماد أو الرفض.

- التعاون والاتفاق مع الدول المشاطئية للمضيق.

- يجب أن يتم الإعلان عن الممرات والنظم بصورة كافية للاطلاع عليها.

ينبغي أن تكون القوانين واللوائح الصادرة عن الدول المشاطئة للمضيق عامة ومجردة ولا تتضمن ما يحد أو بعيق أو يمنع المرور العابر لكافة السفن، ولا تتضمن قواعد تفضل سفن دول عن دول أخري، فيجب أن تسهل، وتنظم المرور العابر. وتطبق هنا أحكام المسئولية الدولية علي أي إخلال أو أضرار تقع مخالفة لتلك القوانين واللوائح علي دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة. فالأصل في هذه الحقوق أنها أستثنائية لذلك فلا يحوز التوسع فيها.

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، دراسات في القانون الدولي للبحر، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، يناير ١٩٧٦م، ص: ٢٧٧م وما بعدها.

وقد ثار خلاف حول كيفية مرور الغواصات في المضايق هل تمر طافية كما تمر في المياه الإقليمية مظهرة علمها، أم تمر تحت الماء؟

رأت الولايات المتحدة وشايعتها العديد من الدول أن تمر الغواصات تحت الماء كما تمر في أعالي البحار، ولم تحسم الاتفاقية هذه المشكلة بنص صريح، ويري استاذنا الدكتور/جعفر عبد السلام أن الأصل هو حرية المرور وأن المنع أو التقيد يجب أن يكون بنص، ونحن نري أن مرور الغواصات في المضيق يجب أن يكون ظاهر فوق السطح، لأنها في الغالب تمس الأمن القومي والسيادة والاستقلال لأنها تحت الماء غير مراقبة ويمكنها القيام بأي عمل عسكري ضد الدول المشاطئة للمضيق، خاصة وأن هذه القواعد لا تطبق إلا في السلام.

واجبات والتزامات الدول المطلة علي المضيق وضعت الاتفاقية مجموعة من الالتزامات هي:

١ – علي الدول المشاطئة أن تبين بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط واجبة النشر.

٢ – نشر القوانين واللوائح بما يجعلها في متناول الجميع.

٣ – تلتزم بمنع عرقلة المرور في المضيق.

٤ – مراعاة قواعد سلامة الطيران عبر المضليق والتي اعتمدتها المنظمة المختصة منظمة الطيران المد نية الدولية.

ثانيا: المرور الحر [١]: وقد طالبت بهذا النوع من المرور الحر كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السابق السابق، ولكن أختلفا في وجهات النظر إليه فالأولي نظرت إليه كما تنظر علي المرور في أعالي البحار أي تمتع

---

(1) الدكتور/ جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص: ٦٨٦.

كافة السفن والطائرات بحرية الملاحة والمرور والعبور الجوي من المضايق سواء كانت تصل بين بحر عال وبحر عال أخر أو تصل بين بحر عال وبحر إقليمي لدولة أجنبية[١]. وأما الاتحاد السوفيتي السابق نادي بذلك واكنه لم يطلب أن يشمل اقتراحه المضايق التي تصل بين بحر عال وبحر إقليمي لدولة أجنبية، كما لم يطلب أن تبلغ حرية الملاحة والمرور والتحليق الجوي مستوي الملاحة في أعالي البحار، ونادي في العديد من جلسات المؤتمر بقبوله وضع شروط لهذا النوع من المرور والتحليق من قبل الدول المشاطئة للمضيق، وهذا ما قرره المندوب السوفيتي[٢].

ومفاد هذا المرور أنه حر ومفتوح لكافة الدول وكافة السفن والطائرات ولا يحق للدول المشاطئة للمضايق تنظيم الملاحة أو فرض أي التزامات بشأن المضيق، وذلك نظام لايجوز لأنه يتعارض مع مبادئ وقواعد القانون الدولي العام والقانون الدولي الجديد، كما أنه يهدر حقوق الدول المشاطئة للمضايق ويهدد سيادتها الإقليمية واستقلالها السياسي، مما يجعله يدخل نطاق دائرة عدم المشروعية، لذلك لم تقره الاتفاقية ولم تنص عليه لا من قريب أو بعيد، والعبور الحر يقتصر تطبيقه علي المضايق التي تربط بين جزئين من البحار العالية.

ثالثا: المرور البرئ: عرفته المادة (١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م تحت عنوان معني المرور البرئ فنصت علي (١ – يكون المرور برئيا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها. ويتم هذا المرور طبقا للاتفاقيةولقواعد القانون الدولي الأخري. ٢ – يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنهاإذا قامت

(1) انظر وثائق المؤتمر الثالث A/Ac.138/2.c. 11. 44

(2) أنظر الوثيقة A/AC. 138//S C 11/SR. 58,p: 2

السفينة في حالة وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

(أ) أي تهديد بالقو أو أستعمال لها ضد أو سلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي، أو بأية صورة أخري أنتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة فيميثاق الأمم المتحدة.

(ب) أي مناورة أو تدريب أسلحة من أي نو ع.

(ج) أي عمل يهدف إلي جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

(د) أي عمل دعائي يهدف إلي المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

(هـ) إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحمليها.

(و) إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

(ز) تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

(ح) أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.

(ط) أي أنشطة صيد السمك.

(ي) القيام بأنشطة بحث أو مسح.

(ك) أي فعل يهدف إلي التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشأت الأخري للدولة الساحلية.

(ل) أي نشاط أخر ليس له علاقة بالمرور.)

وهذا التعريف السابق في صدر المادة هو ذات التعريف الوارد في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م للبحار الإقليمية، وتعتبر هذه الأنشطة الواردة في المادة السالفة خصائص المرور البرئ المطبق في هذه المضايق، ويتعلق نظام المرور

البرئ أصلا بالسفن، ويعني بصفة عامة [1]، وقد نادت به مجموعة من الدول المشاطئة للمضايق وهي قبرص واليونان وأندونيسيا وماليزيا والمغرب والفلبين وأسبانيا واليمن، فقد رأت هذه الدول ضرورة بحث مشكلة المرور في البحار الإقليمية وفي المضايق معا، وهذا الأقتراح متأثرا بنصوص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي ويتضمن نصوصا متشابهة، ويرمي هذا المشروع إلي بسط سيادة ورقابة الدول الساحلية علي المضايق، عن طريق وضع القوانين واللوائح التي تنظم المرور في المضايق، وتمنع الأنشطة الضارة من قبل السفن الأجنبية، فضلا عن المحافظة علي البيئة البحرية وحمايتها من التلوث البحري، كما تهدف تلك الدول تمكنها من تطلب الأخطار المسبق لها أو التصريح منها لعبور السفن الحربية والتي تحمل رؤس نووية أو أسلحة ذرية، وكذلك السفن التي تحمل مواد يمكن أن تضر بالدولة المشاطئة للمضيق أو تلوث البيئة البحرية، إضافة إلي كل ما سبق سفن البحث العلمي[2].

ولكن الولايات المتحدة الأمريكية تبنت اتجاه خلاف ذلك، ففي بداية الدورة الرابعة لمؤتمر قانون البحار، أصدرت قانونا يسمح للشركات التابعة لها بالقيام بأنشطة استغلالية في مناطق قاع البحار، وقد ربطت الولايات المتحدة موافقتها علي أن تكون مساحة البحر الأقليمي (١٢) ميلا بضرورة تعديل حرية العبور في المضايق، فقال مندوبها في مقال بعنوان القانون الدولي والنظام الدولي والتقدم الإنساني (أنه بعد سنوات من النزاع والممارسات الدولية المتعارضة، يبدو أن مؤتمر قانون البحار قد وصل إلي إجماع علي قاعدة (١٢) ميل بحري

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي، والدكتور/سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٨١.

(2) أنظر الوثيقة رقم A/AC 138/S C. 11. L. 18. نقلا عن د/ جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص:٦٨٨.

كبحر إقليمي للدولة ونحن مستعدون لقبول هذا الحل، ولكن مع ضرورة تقرير حق العبور فوق المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية.. أننا مستعدين للأرتباط بأية اتفاقية تترك أي قدر من عدم التحديد حول الحق في استخدام الطرق البحرية المائية بدون أية تدخلات)(1).

وأستمر الخلاف محتدما بين الدول الكبري وفي مقدمتها الولايات المتحدة والدول سالفة الذكر وأيدتها بعض الدول، ولكن الولايات المتحدة لجأت إلي أساليب الضغط وتهديد الدول خارج وداخل المؤتمر، وجاء النص الأخير للاتفاقية معبرا التوفيق بين الاتجاهين.

وفي دورة المؤتمر الثالث لقانون البحار المنعقدة بجنيف عام ١٩٧٥م طالب المندوب الإسرائيلي بأن يسري المرور العابر علي المضايق التي تصل بين رقعة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، قاصدا بذلك مضيق تيران، فتم الرد عليه بأن كافة المضايق لا يحكمها نظام قانوني واحد، وأن الملامح الرئيسية لأي نظام قانوني تحدد بناء علي المصالح الغالبة في المنطقة البحرية، علما بأن مصالح الجماعية الدولية في المضايق تتركز في المضايق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة، ولا تمثل ذلك في بقية المضايق(2).

فقد ورد النص علي المرور البرئ في المادة (٤٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فنصت عليه تحت عنوان المرور البرئ (ينطبق نظام المرور البرئ وفقا للفرع (٢) من الجزء الثاني، في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

---

(1) The American Bar Association Review – August 1975,P 7.

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق، ص: ٢٥٦.

(أ) المستثناه من نظام المرور العابر بموجب الفقرة (١) من المادة (٣٨).

(ب) أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

٢- لا يوقف المرور البرئ خلال هذه المضايق.)

يتضح من النص السابق أن المضايق التي يطبق عليها نظام المرور البرئ هي:

١- المضايق المستثناه من تطبيق نظام المرور العابر وفقا لنص المادة(١/٣٨) وهي التي وإن كانت تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء أخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة(م/٣٧) إلا أنها مشكلة بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وببرهذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصةيكون ملائما بقدر مناسي من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية(م/١/٣٨).

٢ - المضايق التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

وفي كلتا الحالتين لا يجوز أيقاف المرور البرئ في أي من هذه المضايق (م/٢/٤٥).فلا يجوز للدولة المشاطئة للمضيق - في مثل هذه الحالات السابقة- أن توقف المرور البرئ فيه في الاحوال التي تخولها ذلك اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢م، فهذه الحالة تمثل وضعا وسطا بين المرور البرئ في مفهومه العادي وبين المرور العابر، فإذا كان المرور البرئ في هذه المضايق لا يجوز أن يكون محلا للإيقاف لأي سبب من الأسباب فأنه يكون متميزا بلا شك عن المرور البرئ في البحر الإقليمي الذي لا يشكل مضيقا من تلك المضايق الواردة في

المادة(٤٥) ولكنه لا يصل لدرجة المرور العابر[١]

النظام القانوني لمياه المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية: لا تمس القواعد سالفة البيان النظام القانوني الخاص بمياه تلك المضايق والتي نصت عليها المادة(٣٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في الجزء الثالث من الاتفاقية المعنون المضايق المستخدمة للملاحة الدولية تحت عنوان فرعي النظام القانوني للمياه التي تشكل مضايق مستخدمة للملاحة الدولية فنصت علي (١- لا يمس نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء، في نواح أخري، النظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضايق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولاياتها علي هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه. ٢ - تمارس الدول المشاطئة للمضايق سيادتها وولاياتها رهنا بمرعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخري.)

يستفاد من المادة سالفة الذكر أن الاتفاقية لا تقر تدويلا كاملا للمضايق المستخدمة في الملاحة الدوليةولكنها هدفت أساسا لوضع نظام للمرور عبر هذه المضايق أو التحليق فوقها، وخلاف ذلك تنطبق القةاعد العامة فيما يتعلق بتكييف الدولة الساحلية لتلك المياه ولا يتأثر المرور المقرر بموجب تلك الاتفاقية، لذلك حرصت الاتفاقية علي تقرير النظام القانوني للمضايق فنصت في المادة (٣٥) علي (ليس في هذا الجزء ما يمس: (أ) أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل مضيق، إلا إذا أدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة(٧) إلي حصر مساحات مائية وجعلها مياه داخليا بعد أن لم تكن تعتبركذلك

(١) الدكتور / صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص:١٦٨.

من قبل.

(ب) أو النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المشاطئة للمضايق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار.

(ج) أو النظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها، كليا أو جزئيا، اتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، ومتصلة علي وجه التحديد بمثل هذه المضايق.

المطلب الثانى

الدول الأرخبيلية والمياه التاريخية والخلجان والقنوات

أدي تضارب مصالح الدول وأطماعها إلي عزوف اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م عن وضع تعريف للأرخبيل، ولكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أوردت في الجزء الرابع منها تحت عنوان الدول الأرخبيلية ليس فقط تعريفا للأرخبيل بل وضعت نظاما قانونيا لها في المواد من (٤٦ إلي ٥٤) فقد عرفت الدولة الأرخبيلية والأرخبيل في المادة (٤٦) فنصت علي (لأغراض هذه الاتفاقية: أ – تعني " الدولة الأرخبيلية " الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخري، ب – يعني " الأرخبيل " مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلي حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا). تطبيقا لهذه المادة تكون الجزر أرخبيلا في حالتين:

– أن تكون مجموعة الجزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية مرتبطة ارتباطا وثيقا قوية ولا يمكن فصلهما عن بعضهم البعض.

– أن تكون تلك الجزر اعتبرت لظروف تاريخية معينة أرخبيلا.

أنواع الأرخبيلات: الأرخبيلات أما أن تكون أرخبيلات ساحلية تتواجد في حدود دولة ساحلية أو بالقرب منها وتكون تابعة لها مثل النرويج والسويد وفلندة وشيلي، والأرخبيلات المحيطة: هي ممكن أن تكون دولة كلها أرخبيل أو أكثر أي عبارة عن مجموعة من الجزر المتناثرة التي ترتبط ببعضها البعض ارتباطا لا يقبل الانقسام شريطة إلا يكون للدولة إقليم يتبع أحدي القارات[1]، مثل البحرين

---

(1) الدكتور/ عبد الغني محمود، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٣٩٤.

اندونيسيا والفلبين وفيجي وموريشيوس وتونجا أيسلندة والمالديف طبقا للمادة(١/٤٦) السابقة.

كيفية تحديد خطوط الأساس للأرخبيلات: أوردت المادة (٤٧) من اتفاقية الأمم المتحدة طريقة قياس خطوط الأساس للأرخبيلات فنصت عليها تحت عنوان خطوط الأساس الأرخبيلية(١ – يجوز للدولة الأرخبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغماس في ألأرخبيل علي شرط أن تضم خطوط أساس هذه الجزر الرئيسية وقطاعا تترواح فيه نسبة مساحة المياه إلي مساحة اليابسة، بما فيها **الحلقات المرجانية ما بين (١) إلي (١) و(٩) إلي (١).**

٢ – لا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه ١٠٠ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها ٣% من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلا ما، وذلك حتى طول أقضاه ١٢٥ ميلا بحريا.

٣ – لا ينحرف رسم خطوط الأساس هذه أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخبيل. ٤ – لا ترسم خطوط الأساس هذه من المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر أو إذا كان المرتفع الذي تنحسر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا علي مسافة أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي.

٥ – لا تطبق الدولة الأرخبيلية نظام خطوط الأساس هذه علي نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخري عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

٦ – إذا كان جزء من المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزأين لدولة أرخبيلية من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح

الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقا بين هاتين الدوليتين تبقي وتحترم.

٧ – لغرض حساب نسبة المياه إلي اليابسة وفقا للفقرة (١) يجوز أن تشمل مساحات اليابسة مياها واقعة داخل الأطر الشعابية للجزر والحلقات المرجانية، بما في ذلك أي جزء من هضبة محيطية شديدة الانحدار يكون محصورا أو شبه محصور بسلسلة من جزر الحجر الجيري والشعاب المتقطعة الانغمار الواقعة علي المحيط الخارجي للهضبة.

٨ – تبين خطوط الأساس المرسومة وفقا لهذه المادة علي خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة لتثبت من موقعها ويجوز كبديل الاستعاضة عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية للنقاط تعين المسند الجيوديسي.

٩ – تعلن الدولة الأرخبيلية الإعلان الواجب عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية وتودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدي الأمين العام للأمم المتحدة.)

ولم تكتف الاتفاقية السالفة بذلك بل حددت أيضا قياس كل من عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري في المادة (٤٨) منها فنصت علي(يقاس عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري من خطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة وفقا للمادة (٤٧).).

ونصت المادة (٥٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م علي كيفية تعيين حدود المياه الداخلية فنصت علي (يجوز للدولة الأرخبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخبيلية خطوطا فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية وفقا للمواد (٩ و ١٠ و ١١).).

النظام القانوني للأرخبيلات[1]: أوردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م نظاما قانونيا في المواد (٤٩ و٥١/٥٢/٥٣/٥٤) منها فنصت في المادة (٤٩) تحت عنوان النظام القانوني للمياه الأرخبيلية وللحيز الجوي فوقها ولقاعها وباطن أرضه علي أن (١ – تمتد سيادة الدولة الأرخبيلية إلي المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة وفقا للمادة (٤٧) والتي تعرف بالمياه الأرخبيلية بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل. ٢ – تمتد هذه السيادة إلي الحيز الجوي فوق المياه الأرخبيلية وكذلك إلي قاعها وباطن أرضه وإلي الموارد الموجودة فيها. ٣ – تمارس هذه السيادة رهنا بمراعاة هذا الجزء.

٤ – لا يمس نظام المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية المقرر في هذا الجزء، في نواحي أخري، وضع المياه الأرخبيلية، بما في ذلك الممرات البحرية، ولا ممارسة الدولة الأرخبيلية لسيادتها، علي هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه والموارد الموجودة فيها.)

من المسلم به أن المياه الأرخبيلية ليست مياها داخلية ولا مياه إقليمية ولكنها منطقة متميزة من البحر تستأثر بها الدول الأرخبيلية وتمارس عليها سيادة مقيدة نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في الجزء الرابع منها تفصيلا، كما حددت الاتفاقية القيود المفروضة علي سيادة الدول الأرخبيلية في المواد (٥١ و٥٢ و٥٣) منها فنصت في المادة (٥١) علي قيود منها الحقوق الواردة في الاتفاقيات الدولية التي أبرمت بين الدولة الأرخبيلية وغيرها من الدول وهناك قيود مثل حقوق الصيد التقليدية وكافة الأنشطة المروعة الأخرى

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، ١٩٨٢م، ص: ٢٩٥.

وحرية مد الكابلات المغمورة والموجودة فنصت علي(١ - تحترم الدولة الأرخبيلية، دون الإخلال بالماد(٤٩)، الاتفاقيات القائمة مع الدول الأخرى وتعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخبيلية. ويتم بناء علي طلب من الدول المعنية، تنظيم أحكام وشروط ممارسة هذه الحقوق والأنشطة، بما في ذلك طبيعتها ونطاقها والقطاعات التي تنطبق عليها، بواسطة اتفاقيات ثنائية تبرم بينها. ولا تنقل هذه الحقوق إلي دولة ثالثة أو إلي رعاياها ولا تشاطر مع دولة ثالثة أو مع رعاياها. ٢ - تحترم الدولة الأرخبيلية الكابلات المغمورة والموجودة التي وضعتها دول أخرى والمارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة. وتسمح الدولة الأرخبيلية بصيانة هذه الكابلات واستبدالها عند تلقيها الأخطار الواجب بموقعها وبنية إصلاحها واستبدالها.).

ومن القيود الأخرى التي أوردتها الاتفاقية السابقة حق المرور البرئ حيث نصت عليه في المادة (٥٢) منها عليه فقالت (١ - رهنا بمراعاة المادة (٥٣) ودون الإخلال بالمادة (٥٠)، تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البرئ خلال المياه الأرخبيلية، وفقا للفرع (٣) من الجزء الثاني. ٢ - للدولة الأرخبيلية أن توقف مؤقتا، دون التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية في قطاعات محددة في مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.).

ومن القيود أيضا حق المرور الأرخبيلي وهو يشبه في مضمونة حق المرور العابر في المضايق الدولية وقد أجازت المادة (٥٣) للدولة الأرخبيلية أن تحدد ممرات للمرور وتنظم حركة الملاحة في هذه المساحة البحرية فنصت علي تفصيل ذلك تحت عنوان حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية فأوردت

في المادة (٥٣) علي (١ – للدولة الأرخبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقا جوية فوقها ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها.

٢ – تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية.

٣ – المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية هو أن تمارس وفقا لهذا الاتفاقية حقوق الملاحة والتحليق بالطرق العادية، لغرض وحيد وهو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

٤ – تجتاز هذه الممرات البحرية والطرق الجوية المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق، وتشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة أو التحليق الدوليين خلال المياه الأرخبيلية أو فوقها كما تشمل، داخل هذه الطرق، فيما يتعلق بالسفن، جميع القنوات البحرية العادية، شريطة ألا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة بين نقطتي الدخول والخروج.

٥– يتم تحديد هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلي نقاط الخروج منها. وعلي السفن والطائرات في الممرات البحرية الأرخبيلية ألا تنحرف أكثر من ٢٥ ميلا بحريا إلي أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها، بشرط ألا تسير هذه السفن والطائرات علي مسافة يزيد قربها من الشاطئ علي عشرة في المائة من المسافة بين أقرب النقاط علي الجزر المشاطئة للممر البحري.

٦ – للدولة الأرخبيلية التي تعين ممرات بحرية بموجب هذه المادة أن تقرر

أيضا نظما لتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة مرور السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية.

٧ – يجوز للدولة الأرخبيلية أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخري ونظم أخري لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت عينتها أو قررتها من قبل.

٨ – تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما.

٩ – تحليل الدولة الأرخبيلية، عند تعيينها الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلي المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها. وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم عليه مع الدولة الأرخبيلية. ويجوز للدولة الأرخبيلية بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها.

١٠ – تبين الدولة الأرخبيلية بوضوح محور جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

١١ – تحترم السفن المارة في الممرات البحرية الأرخبيلية ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة.

١٢ – إذا لم تعين الدولة الأرخبيلية ممرات بحرية أو طرقا جوية، جاز ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية.).

وقد أوضحت الاتفاقية السالفة واجبات السفن والطائرات والدول أثناء

ممارسة هذه الحقوق ومنها البحث العلمي أثناء مرورها في الممرات البحرية الأرخبيلية، وذلك تحت عنوان واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها وأنشطة البحث والمسح وواجبات الدولة الأرخبيلية وقوانين وأنظمة الدولة الأرخبيلية بشأن المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية في المادة (٥٤) فنصت علي (تنطبق المواد ٣٩ و ٤٠ و ٤٢ و ٤٣ مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، علي المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية.).

مما سبق يتبين أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قد وضعت نظاما قانونيا متكاملا سد النقص والثغرات التي كانت موجودة في الاتفاقيات الدولية السابقة رغم اعتراض الكثير من الدول علي ما ورد فيها من أحكام.

– المياه التاريخية[1]: تعتبر المياه التاريخية من المياه الداخلية لذلك يسري عليها النظام القانوني للمياه الداخلية، ولم تتبن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ تعريفا للمياه التاريخية ولكنها تعرضت لها عرضا في المادتين (١٥و ١/٥١) ولكن الفقهاء تناولوا هذا الأمر ضمن دراساتهم للمياه الداخلية والإقليمية، وركزوا في تعريفهم للمياه الداخلية علي عنصرين هما[2]:

١ – القواعد القانونية الخاصة بتحديد الإقليم البحري للدولة.

---

(1) Blum (yehuch). Hidtorie titles in international Law, Nijhcff 1965.

- Juridical Regime of Historic waters including bays, study prepared by the Secretariat, Document AJCN. 41143 in year book of the international Law commission, 1962, Vol. II. P:1/25.

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، ص: ٢٣٩.

- الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٤٨.

٢ – المحاولات الرسمية وغير الرسمية للتغلب علي التعارض والشك في قواعد القانون الدولي المتعلقة بتحديد المياه الإقليمية كمساحة واضحة ومقبولة من كل الدول في المجتمع الدولي.

١ – القواعد القانونية الخاصة بتحديد الإقليم البحري للدولة: نشأت هذه القواعد عرفيا من ممارسات الدول علي هذه المساحة البحرية مدة طويلة من الزمن، فقد كانت مسألة تحديد البحر الإقليمي عبر القرون محل نزاع بين الدول وكانت الدول عادة تحتج في هذا النزاع بأن سند ملكيتها ممارستها السيادة علي هذه المساحات مدة طويلة من الزمن أي تستند علي الممارسة التاريخية للسيادة الإقليمية علي هذه المساحة البحرية كما كانت تستند علي حماية مصالحها الحيوية والأمنية والاقتصادية وحفظ وحماية أمنها القومي.

٢ – المحاولات الرسمية وغير الرسمية للتغلب علي التعارض والشك في قواعد القانون الدولي المتعلقة بتحديد المياه الإقليمية كمساحة واضحة ومقبولة من كل الدول في المجتمع الدولي: حيث كانت المساحات البحرية محل النزاع بين الدول المعنية تقع عادة خارج نطاق السيادة الإقليمية للدولة لذلك كان لا ينطبق علي هذه المساحات البحرية التي تدعي الدول ممارسة حقوقها التاريخية عليها القواعد العامة التي تحكم المساحات البحرية بصفة عامة. نستنتج من ذلك أن المناطق البحرية التي تدعي الدول ممارستها التاريخية عليها هي المناطق البحرية التي تشكل أهمية حيوية لهذه الدول.

شروط المياه التاريخية: في حالة غياب القواعد القانونية التي تحكم المياه التاريخية تكفل الفقه الدولي بيان النظام القانوني لهذه المناطق البحرية التاريخية فقد أشترط الفقه توافر أربعة شروط في المياه التاريخية هي:

– أن تدعي الدولة المعنية السيادة علي هذه المنطقة البحرية.

- أن تكون هذه المنطقة البحرية مجاورة لشواطئ هذه الدولة.
- أن تمارس الدولة الساحلية سيادتها علي هذه المنطقة مدة طويلة من الزمن.
- أن تكون مدة الممارسة مستمرة ومستقرة وهادئة ولم يحدث نزاعات متعددة خلال فترة ممارسة السيادة علي هذه المنطقة البحرية.

تجلي موقف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م من المياه التاريخية في مادتين (١٥ و ١/٥١) مع العلم بأن الاتفاقية لم تتبن تعريفا محدد للمياه التاريخية ولكنها اعترفت بها في حالتين حالة قياس عرض البحر الإقليمي في المادة(١٥) والتي نصت فيها تحت عنوان تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذوات سواحل متقابلة أو متلاصقة علي (حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما علي خلاف ذلك، أن تمد بحرها الإقليمي إلي أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نسخة علية متساوية في بعدها عن أقرب النقاط علي خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخري تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم.).

والحالة الثانية حالة ممارسة أنشطة الصيد والأعمال الأخرى في المساحات البحرية فمن الممكن أن تلعب المياه التاريخية دورا هاما في تقرير الحقوق التاريخية في مناطق مائية معينة وقد نصت عليها في المادة(١/٥١) تحت عنوان الاتفاقيات القائمة وحقوق الصيد التقليدية والكابلات المغمورة الموجودة علي (١- تحترم الدولة الأرخبيلية، دون الإخلال بالمادة (٤٩)، الاتفاقات القائمة مع الدول الأخرى وتعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل

المياه الأرخبيلية. ويتم بناء علي طلب من الدول المعنية، تنظيم أحكام وشروط ممارسة هذه الحقوق والأنشطة، بما في ذلك طبيعتها ونطاقها والقطاعات التي تنطبق عليها، بواسطة اتفاقيات ثنائية تبرم بينها. ولا تنقل هذه الحقوق إلي دولة ثالثة أو إلي رعاياها ولا تشاطر مع دولة ثالثة أو مع رعاياها.).

وقد أثيرت فكرة الحقوق التاريخية حديثا أمام محكمة العدل الدولية في قضية الامتداد القاري بين تونس وليبيا عام ١٩٨٢م، وقد أبرمت الهند وسيرلانكا في يونيو عام ١٩٧٤م بشأن الحدود في المياه التاريخية الواقعة بينهما.

الخلجان[١]: يعرف الخليج لغة بأنه(نهر في شق من النهر الأعظم، وخليجا النهر جناحاه، وقسم من البحر يذهب إلي النهر، بعدما أنقطع من معظم الماء)[٢] ويعرف الخليج في لغة الإدارة المائية البحرية البريطانية بأنه (تعرج تدريجي في خط الشاطئ تكون فتحته المتجه إلي البحر أوسع عادة من امتداد تغلغله في اليابسة)[٣] ويعرف الخليج جغرافيا بأنه عبارة عن(منطقة من البحر تتغلغل في الشواطئ بسبب التعرجات الطبيعية في سواحل الدولة)[٤] و(مساحة بحرية تتداخل في الشاطئ نتيجة ما به من تعرجات طبيعية)[٥].

---

(1) Leo J. Bouchez, The regime of Bay in international Law, Ieuden 1964, Jean Mochot, Le rigime de Baies et de Golfes en droit international, Paris, 1938.

(2) الأستاذ/ محمد رضا، معجم في اللغة، المجلد الثاني، بيروت، دار مكتبة الحية، بيروت عام ١٣٧٧ هـ، ص: ٣١٤.

(3) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده جديدة، مرجع سابق، ص: ٥١.

(4) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي، الدكتور/ سعيد سالم جويلي ؟، المرجع السابق، ص: ٢٥٢.

(5) الدكتور / عبد الغني محمود، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٤٠٤.

أما تعريفه من الناحية القانونية فقد عرفه أحد الفقهاء بأنه (مساحة بحرية تتداخل في الشاطئ نتيجة ما به من تعرجات طبيعية، وحتى تعتبر هذه المنطقة خليجا من وجهة نظر القانون الدولي يجب أن تكون درجة انحناء هذا الجزء من الشاطئ غير عادية بما يترتب عليه أن تكون المياه محصورة باليابسة)[١] وعرفه آخر بأنه (التعرجات التي تتواجد بسواحل الدولة، هي عبارة عن خلجان جغرافية، تحيطها اليابسة من جميع الجهات ما عدا جهة واحدة في اتجاه البحر)[٢]. وقال عنه آخر بأن الخليج هو(مساحة من البحر تغلغل في إقليم دولة ما، ويؤدي هذا التغلغل إلي نشوء مساحة من مياه البحر تكاد تكون محصورة بين الأرض)[٣]. وعرفه البعض بأنه(منطقة من البحر تغلغل في الشاطئ، نتيجة التعرجات الطبيعية للساحل، ولكي يعتبر الخليج خليجا من وجهة نظر القانون الدولي يلزم أن يكون قدر تغلغله في إقليم الدولة البري بالنسبة لسعة فتحة التغلغل بحيث تكون مياهه محصورة بالأرض، ويكون التغلغل أكثر من الانحناء العادي للساحل)[٤].

وقد نصت المادة (٢/٧) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام ١٩٥٨م علي تعريف الخليج فقالت أنه (يعتبر خليجا في مفهوم هذه المواد ذلك الانحراف الحاد الذي يكون عمقه وفتحة فمه في نسبة تجعله يحتوي مياها محبوسة بالأرض، بحيث يعتبر أكثر من انحناء عادي للشاطئ، ولا يعد الانحراف خليجا إذا لم تكن

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٤٤.

(2) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي، والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٥٢.

(3) الدكتور عبد العزيز محمد سرحان، المرجع السابق، ص: ٣٦٦/٣٦٧.

(4) الدكتور/ حامد سلطان والدكتورة/ عائشة راتب والدكتور/صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٥٢٤.

مساحته مساوية أو تزيد علي سبه دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحي هذا الانحراف).

وقد ثار خلاف بين فقهاء القانون الدولي حول الطبيعة القانونية للمياه الحبيسة في الخليج هل تعتبر مياه داخلية أو مياه إقليمية أو من أعالي البحار، وقد حسمت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام ١٩٥٨م هذا النزاع في فقرات المادة السابعة منها وخاصة الفقرة الرابعة والخامسة التي اعتبرت أن المياه الحبيسة في الخلجان تعتبر مياه داخلية في النطاق وبالكيفية التالية:

١ – إذا كانت المسافة بين علامتي الجزر المنحسر في نقطتي المدخل الطبيعي للخليج لا تزيد عن ٢٤ ميلا بحريا فأنه يرسم خط يغلق ما بين علامتي الجزر المنحسر وتكون المياه بداخل هذا الخط مياها داخلية (المادة (٤/٧).

٢ – وحيث تزيد المسافة بين علامتي الجزر المنحسر في نقطتي المدخل الطبيعي للخليج لا تزيد علي ٢٤ ميلا بحريا فأنه يمد خط أساسي طوله ٢٤ ميلا داخل الخليج بين أي موضعين من شواطئه بحيث تحصر أكبر مساحة ممكنة داخل هذا الخط الأساسي بهذا الطول وذلك لاعتبارها مياها داخليا، (المادة ٥/٧).

لكن الموقف تغير في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فزادت المساحة المطلوبة من (٢٤) ميلا بحريا إلي (٣٤) ميلا بحريا كما أوردت تعريفا للخليج فنصت المادة (١٠) منها علي(١ – لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها إلا لدولة واحدة.

٢– لأغراض هذه الاتفاقية، يراد بالخليج انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلي عرض مدخله علي نحو يجعله يحتوي علي مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من انحناء للساحل، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج.

٣ – مساحة الانبعاج، لغرض القياس، هي المساحة الواقعة بين حد أدني الجزر حول شاطئ الانبعاج وبين خط يصل بين حد أدني الجزر علي نقطتي مدخله الطبيعي. وحيث يكون للانبعاج، بسبب وجود جزر، أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة علي قطر يعادل طوله مجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة. وتحسب مساحة الجزر الموجودة داخل الانبعاج ضمن مساحة الانبعاج كما لو كانت جزءا من مساحته المائية.).

ترتيبا علي ما سبق فأنه لكي يعتبر التعرج أو الانبعاج خليجا يجب توافر معيار جغرافي ومعيار هندسي، والمعيار الجغرافي مفاده (أن تكون مياه البحر حبيسة أو محاصرة باليابسة فيما عدا الفتحات المؤدية إلي البحر) أما المعيار الهندسي مضمونه (أن تكون مساحة هذا التعرج مساوية أو تزيد عن مساحة نصف دائرة يكون قطرها هو الخط الذي يصل بين رأسي فتحي الخليج)[١]

ومن الناحية القانونية لا يعد كل تعرج في الساحل خليجا يهتم به القانون الدولي فقد اشترط القانون الدولي للبحار مساحة معينة للخلجان الجغرافية لاعتبارها من الخلجان القانونية فقد حددتها اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بمسافة(٢٤) في المادة السابعة منها وأيدتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في مسافة إلي (٢٤) ميلا بحريا بالمادة (٤/١٠)، ويترتب علي اعتبار مساحة من البحر من الخلجان اقتطاع مساحة من البحر الحر تدخل في نطاق السيادة الإقليمية للدولة الساحلية. وتجدر الإشارة إلي أن المادة العاشرة سالفة الذكر قصرت تطبيق أحكامها علي الخلجان التي توجد بكاملها في دولة واحدة، كما أخرجت من نطاقها ما يعرف بالخلجان التاريخية دون أن تورد تعريفا لها.

---

(1) الدكتور إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٤٥/٢٤٤.

وفي محاولة الفقه بيان الخليج من وجهة نظر القانون الدولي أي تحديد الخليج القانوني كانت أولي المحاولات من خلال العلاقة بين المسافة بين رأسي الخليج ومسافة امتداد أو تغلغل المياه داخل اليابسة، بناء علي هذا الأساس اعتبروا أن الخلجان ذات المساحة الواسعة تدخل في نطاق أعالي البحار أما الخلجان ذات المساحة الصغيرة فإنها تقع في نطاق المياه الداخلية للدولة الساحلية.

وقد ثار خلاف في فقه القانون الدولي حول التكييف القانوني الذي للمياه الحبيسة في الخلجان ومتي تعد مياها داخلية أو مياها إقليمية أو من أعالي البحار، وقد حسمت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨م هذا الخلاف فنصت في(المادة ٧) علي أن الخليج الذي لا تتعدي فتحته (٢٤) ميلا بحريا تعتبر مياهه مياها داخلية وتقاس هذه المساحة بخط يصل بين فتحتي الخليج من نقطة انحسار المياه وقت الجزر فإذا تجاوزت فتحة الخليج (٢٤) ميلا بحريا وتقاس هذه المسافة برسم خط بين أقرب نقطتين داخل الخليج تعتبر المياه داخل هذا الخط مياها داخليا والمياه الخارجة عنه في أتجاه البحر يتحدد وضعها القانوني (مياه بحر إقليمي أو أعالي بحار) طبقا لمدي اتساع البحر الإقليمي للدولة الساحلية وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بذلك كما سبق وذكرنا(المادة١٠/٤/٥)[1].

وعلي ذلك فقد قسم فقهاء القانون الدولي الخلجان إلي ثلاثة هي:

١ - الخلجان الوطنية: وهي التي تقع كاملة في إقليم دولة واحدة، شريطة أن إلا تتجاوز الفتحة التي توصله بالبحر عن (٣٤) ميلا بحريا كما ورد في

(1) الدكتور / عبد الغني محمود، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٤٠٧/٤٠٨.

الماد(٦/١١) سالفة الذكر، وهذا الخليج يعد جزءا من إقليم الدولة تمارس سيادتها الكاملة عليه.

النظام القانوني للخلجان الوطنية أي التي تقع في إقليم دولة واحدة: هذا النوع من الخلجان ينطبق عليه الفقرات الرابعة والخامسة والسادسة من المادة العاشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م والتي تنص علي(٤ – إذا كانت المسافة بين حدي أدني الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز ٣٤ ميلا بحريا، جاز أن يرسم خط فاصل بين حدين أدني الجزر المذكورين، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذه الخط مياها داخليا.

٥ – حيث تتجاوز المسافة بين حدي أدني الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما ٣٤ ميلا بحريا، يرسم خط أساس مستقيم طوله ٣٤ ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول.

٦ – لا تنطبق الأحكام الأنفة الذكر علي ما يسمي بالخلجان "التاريخية" ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليه في المادة (٧)).

النظام القانوني للخلجان الوطنية:من استقراء الفقرات سالفة الذكر يتبين أن النظام القانوني لهذه الخلجان هو[١]:

(أ)أن الخلجان الوطنية هي الخلجان التي لا تزيد مساحتها عن (٣٤) ميلا بحريا لذلك فهي تعد من المياه الداخلية للدولة الساحلية، وتقاس هذه المسافة بخط

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٥٨/٢٥٧.

مستقيم يصل بين نقطتين علي ضفتي الخليج.

(ب)يترتب علي اعتبار مياه الخليج مياه وطنية داخلية أن تمارس الدولة الساحلية سيادتها الإقليمية عليها كما تمارسها علي إقليمها البري، ولا يجوز لأي دولة ممارسة أي نشاط في هذه المياه بدون تصريح من مسبق من الدولة الساحلية، ويجوز منع سفن الدول الأجنبية التجارية أو الحربية من من دخول هذه المياه.

(ج) يوجد قيد علي سيادة الدولة في مياه الخليج هو حق المرور البرئ الذي ورد في المادة (٢/٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمي والمادة (٢/٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي تنص علي(٢ – حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطرق المبينة في المادة (٧) إلي حصر مساحات مائية وجعلها مياها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق علي تلك المياه حق المرور البرئ كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية)

٢ – الخلجان الدولية: وهي الخلجان التي تقع بكاملها في إقليم دولة واحدة ولكن فتحتها تزيد علي (٣٤) ميلا بحريا، والخلجان البحرية تأخذ حكم أعالي البحار فيما عدا أجزاؤها التي تدخل في المياه الداخلية للدولة التي يقع في إقليمها الخليج فأنها تخضع لأحكام القانون الدولي العام الخاصة بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية[1].

ولم يقف القضاء الدولي بعيدا عن ذلك ففي قضية مصايد شمال الأطلنطي أشارت محكمة التحكيم الدائمة إلي أنه في حالة الخلجان (يتم قياس خط مستقيم طوله ثلاثة أميال بحرية من ذلك المكان الذي تنتهي عنده شكل أو خواص الخليج علي أن يتم قياس مسافة ثلاثة أميال بالنسبة للانحناءات أو التعرجات الأخرى

---

(1) الدكتور/ عبد العزيز محمد سرحان، المرجع السابق، ص: ٣٦٧.

والموجودة بالساحل من أي نقطة عليها)[1].

النظام القانوني للخلجان الدولية: لم تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ علي نظام قانوني لهذه الخلجان لاختلاف الظروف الجغرافية لكل خليج ولتضارب وتناقض مصالح الدول الساحلية المطلة علي هذه الخلجان، لذلك فأن هذه الخلجان تخضع للقواعد العامة في القانون الدولي للبحار أو لاتفاقية دولية بين الدول المطلة علي الخليج أي أن الاتفاقيات بين الدول المعنية سواء الثنائية أو الجماعية أو متعددة الأطراف هي التي يخضع لها الخلجان الدولية، وقد ثار خلاف بين ليبيا والولايات المتحدة علي خليج سرت التي تقول ليبيا عنه أنه خليجا تاريخيا لها حيث تبلغ سعة فتحته (٢٥٠) ميلا بحريا وهناك أيضا خليج العقبة[2].

٣ – الخلجان التاريخية: ناقش مؤتمر التقنيين الذي عقد عام ١٩٣٠م في لاهاي تحت ظل عصبة الأمم موضوع الخلجان التاريخية دون أن ينتهي إلي شيئ وقد حدث ذات الشيئ في مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨م، وبذل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار جهودا شاقة لإقرار تحديد لمدلول المياه والخلجان التاريخية، فقد تقدمت دولة الأمارات العربية المتحدة بمشروع مواد إلي المؤتمر الأخير في دورته الثالثة لإيضاح أن فكرة الخلجان التاريخية تنتهي إلي نظرية المياه التاريخية التي مفادها وجود مساحات بحرية تباشر عليها الدولة الساحلية السيادة بناء علي سند تاريخي سواء اتخذت هذه المساحات شكل الخلجان أو

---

(1) أنظر حكم المحكمة المنشور في المجلة الأمريكية للقانون الدولي، عام ١٩١٠م ص: ٩٨٣.

(2) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السالف، ص: ٢٦٠/٢٦١.

غيرها بشرط توافر شروط هي[1]:

١ – أن تباشر الدولة سيادتها علي قطاع معين من المياه البحرية لا يجوز ذلك طبقا لقواعد وأحكام القانون الدولي.

٢ – أن تكون هذه السيادة ظاهرة وواضحة ومعلنة (هادئة مستقرة).

٣ – أن تباشر الدولة الساحلية السيادة لمدة طويلة من الزمن لها وزنها واعتبارها.

٤ – ألا تعترض الدول الأخري علي مباشرة الدولة الساحلية لهذه السيادة خلال الفترة الزمنية التي يتم خلالها تكون السند التاريخي وانتفاء الاعتراض هذا يحقق ويكون ما يسمي بالتسامح العام.

فكرة الخلجان التاريخية هي أمتداد لفكرة المياه التاريخية التي نادت بها بعض الدول لتبرير فرض سيادتها علي خلجان معينة خلافا لما تقضي به قواعد القانون الدولي، وجري العرف الدولي علي إطلاق وصف الخلجان التاريخية علي بعض الخلجان تري الدول المطلة عليها أن مياهها تعتبر وطنية داخلية أو إقليمية ولا يوجد ثمة اعتراض من قبل الدول الأخري علي ذلك علما بأن فتحة هذا الخلجان تزيد علي (٢٤) ميلا بحريا طبقا لاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م[2] وهناك أكثر من عشرين دعوي أمام القضاء بشأن الخلجان التاريخية منها ما عرضت علي المحكمة الفيدرالية الأمريكية في القضية بين الولايات المتحدة

---

(1) أنظر تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، جنيف في ١٧ مارس – ١٠ مايو ١٩٧٥م، ص: ٣.

(2) Zaki, Hashem: Rational of the theory of historie bays with Speeial reference to the international status of the Gulf of Aqaba revue Egyptienne de droit international 1949, Vol 25, p 1.

- Affaire des Pecherles de L؛ Atlantique – nord , 7 Septermber 191,0.

- CAP, Ree, des Sente necs arbitra Les, tx, 1, P167.

الأمريكية وولاية لويزيانا عام ١٩٦٩م ودعوي ولاية ألاسكا عام ١٩٧٥م.

وقد أخذ القضاء الدولي بفكرة الخلجان التاريخية في عدة أحكام منها حكم المحكمة الدائمة العدل لدول وسط أمريكا في مارس ١٩١٧م في دعوي النزاع بين السلفادور ونيكارجوا الذي انتهت فيه إلي اعتبار خليج فونسكا خليجا تاريخيا[١].

وحكم محكمة العدل الدولية في قضية المصايد الإنجليزية النروجية فقد أقرت فيه المحكمة اعتبار الخلجان النرويجية خلجانا تاريخية.

النظام القانوني للخلجان التاريخية[٢]: الخلجان التاريخية التي تقع بكاملها في إقليم دولة واحدة تخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية كما هو الحال في الخلجان الوطنية، أما الخلجان التاريخية التي تقع في إقليم أكثر من دولة أي فأنها تخضع لذات النظام الذي تخضع عليه الخلجان الدولية أي اما القواعد العامة في القانون الدولي للبحار أو تنظمها الاتفاقيات الدولية التي تبرم بين الدول المطلة علي الخلجان سواء الاتفاقيات الثنائية أو الجماعية أو متعددة الأطراف[٣].

الخلجان في الدول العربية: تمتلك الدول العربية شواطئ بحرية شاسعة علي كل من البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الأطلنطي، مما جعل من نصيبها عدة خلجان منها ما يقع داخل دولة واحدة ومنها ما يقع بين عدة دول عربية، ومن الخلجان التي تقع داخل دولة واحدة:

---

(1) الدكتور/ محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص: ٣٨٩.

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص: ٢٤٧.

(3) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي الوسيط في قانون السلام، مرجع سابق، ص: ٧٢٨.

- في مصر: خليج الطيبة وخليج العرب وخليج أبو قير علي البحر المتوسط وخليج السويس علي البحر الأحمر.

- في ليبيا: خليج سرت.

- في تونس: خليج الحمامات وخليج قابس وخليج تونس وخليج أبو غزارة.

- في سوريا: خليج السويدية.

- في الكويت: خليج الكويت.

أما الخلجان التي تطل علي أكثر من دولة ساحلية عربية هي:

- خليج السلوم: علي البحر الأبيض المتوسط وتطل عليه كل من مصر وليبيا.

- وخليج العقبة: علي البحر الأحمر وتطل عليه كل من مصر والسعودية والأردن وفلسطين.

- وخليج الأسكندرية: وتطل عليه كل من سوريا وتركيا.

- وخليج عكار: وتطل عليه كل من سوريا ولبنان.

- خليج عدن: وتطل عُليه كل من اليمن والصومال.

- خليج القمر: وتطل عليه اليمن وعمان.

- الخليج العربي: وتطل عليه العراق وإيران والكويت ودولة الأمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية.

- خليج عمان: تطل عليه عمان ودولة الأمارات العربية المتحدة وإيران.

لم تثر معظم هذه الخلجان سواء الخلجان الوطنية العربية التي تطل علي دولة واحدة أو الخلجان الدولية التي تطل علي أكثر من دولة عربية أية مشاكل أو نزاعات من حيث تطبيق القانون الدولي عليها سوي خليج العقبة.

وخليج العقبة يتفرع عن البحر الأحمر الذي يتفرع إلي فرعين الغربي (خليج السويس) والشرقي (خليج العقبة) الذي يمتد في اتجاه الشمال الشرقي فاصلا بين المملكة العربية السعودية شرقا ومصر غربا، وعرضه ما بين (١٢ إلي ١٨) ميلا بحريا وطوله حوالي (٩٩) ميلا بحريا ويبلغ طول شواطئة (٢٣٠) ميلا بحريا موزعة علي الدول المطلة عليه مصر (١٢٥) ميلا بحريا السعودية (٩٥) ميلا بحريا تقريبا الأردن أربعة أميال بحرية وفلسطين المحتلة إلي حين ستة أميال بحرية، وثار خلاف حول هذا الخليج بعد قيام الكيان الصهيوني في فلسطين[١].

القنوات[٢]: أنشئت الدول القنوات لتسهيل الملاحة بينها ولاختصار المسافات الواسعة التي تفصل بين مختلف البحار العالية، لذلك فأن القنوات تقع كلها في إقليم دولة واحدة وعادة ما تدخل في المياه الداخلية للدولة، وقد ترتب علي ذلك أن المركز القانوني للقنوات أنها يخضع لسيادة الدولة التي تقوم بتنظيمها كما تنظم المنافع العامة فيها[٣] وتناول القانون الدولي القنوات نظرا لأهميتها فقد درسها

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٤٨.

(2) أنظر في القنوات كل من: الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، الوسيط، مرجع سابق، ص: ٧٥٥.

- الدكتور/ محمد السعيد الدقاق والدكتور/ مصطفي سلامة القانون الدولي العام، الدار الجامعية، الاسكندرية، عام ١٩٩٣م، ص: ٣٢٧ وما بعدها.
- الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، مرجع سابق، ص: ٢٦٢ وما بعدها.
- الدكتور/حامد سلطان والدكتورة / عائشة راتب والدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، ص: ٤٣٢ وما بعدها.

(3) الدكتور/ جعفر عبد السلام، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٦٦٣.

الفقه الدولي ونصت علي النظام القانوني لها الاتفاقيات الدولية وكافة مصادر القانون الدولي للبحار، فقد عرفها أحد الفقهاء بأنها(طريق مائي صناعي يصل بين بحريين، بقصد تيسير الملاحة الدولية)[١] وعرفها آخر بأنها (ممرات صناعية)[٢] وعرفها أحد الفقهاء بأنها(طرقا مائية حفرها الإنسان لربط الموانئ بداخل البلاد أو لتوصيل الأنهار أو البحار بعضها ببعض اختصارا للوقت، واقتصادا في النفقات، وتسهيلا للملاحة والمواصلات الداخلية أو الدولية)[٣] وقال عنها آخر(ممرات صناعية، تصل بين منطقتين من البحار، وتفصل بين منطقتين من اليابسة، تستهدف تسهيل الملاحة البحرية، وتيسير المواصلات الدولية)[٤] وعرفها فقيه آخر بأنها (القنوات الدولية طرق ملاحية صناعية تخترق الإقليم البحري لأحدي الدول عادة، تمثل ممرا يصل بين رقعتين من أعالي البحار[٥].

القاعدة العامة في القانون الدولي للبحار اعتبار القنوات من المياه الداخلية للدولة أي جزء من إقليم الدولة تتولي الدولة تنظيم الملاحة والمرور في القناة ثلما يحدث في قناة كورنث باليونان التي تصل البحر بحر الأدرياتيك بالبحر المتوسط نظرا لعدم وجود اتفاق خاص بهذا الشأن، إلا في حالة وجود اتفاق دولي يخالف ذلك حيث يوجد اتفاق في القنوات الاستراتيجية التي تهم الملاحة الدولية مثل قناة السويس وقناة بنما وقنا كيبل، فقد أبرمت الدول اتفاقيات دولية

---

(1) الدكتور/ عبد العزيز محمد سرحان، محاضرات في المبادئ العامة للقانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٣٥٦.

(2) الدكتور/ حسني محمد جابر، القانون الدولي، المرجع السابق، ص: ١٢٢.

(3) الدكتور/ عبد الني محمود، المرجع السابق، ص: ٤١٤.

(4) الدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٢٦٢.

(5) الدكتور / إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٦٢.

لتنظيم الملاحة في تلك القنوات، ولا يعني ذلك غل يد الدولة عن مباشرة تنظيم الملاحة في القناة التي تقع بكاملها في إقليمها ولكن يكمن الهدف من تلك الاتفاقيات تقرير بعض الألتزامات علي عاتق تلك الدولة بصورة تكفل تسهيل مرور السفن الأجنبية التجارية وقت السلم ويتغير الوضع أثناء الحرب[١] حيث يحق للدولة حماية أمنها القومي سواء بمنع مرور بعض السفن أو اتخاذ الإجراءات الكفيلة بحماية أمنها القومي أثناء النزاعات المسلحة الدولية أو غير ذات الطابع الدولي.

ومع ذلك توجد بنود مشتركة بين الاتفاقيات التي تنظم الملاحة في القنوات الدولية حيث تمت صياغة معاهدة هاي تونسفرت عام ١٩٠١م لتنظيم الملاحة في قناة بنما علي نمط اتفاقية القسطنطينية التي تنظم الملاحة في قناة السويس في ٢٩ أكتوبر عام ١٨٨٨م، مما دفع أحد الفقهاء للقول بوجود ما يسمي (بالقانون العام للقنوات) وقد أكد ذلك حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي الشهير في قضية ويمبدلون حيث قررت فيه(أنه لا يحق للدولة صاحبة القناة أن تحول دون استعمالها علي اعتبار أن القناة مرفق عام دولي متي جاء ذلك الاستعمال علي نحو لا يهدد أمن تلك الدولة وسلامتها)[٢]. وتنقسم القنوات إلي قسمين هما[٣]:

(أ) القنوات الداخلية أو الوطنية: وهي قنوات تربط جسمين من الماء يكونان أو يكون أحدهما غير مفتوح للملاحة التجارية إلا للدولة صاحبة الإقليم، وهذه القنوات الداخلية الوطنية لا يلحقها ارتفاق خارجي وليس لها وضع دولي بل هي مياه داخلية وطنية حكمها حكم الأنهار الداخلية مثل قناة تشابيك وقناة أوهايو في

---

(1) البروفسور/ شارل رسو، القانون الدولي العام، ١٩٦٨م، ص: ٢١٨ بند ٢٣٨.

(2) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، الوسيط، مرجع سابق، ص: ٧٥٥.

(3) الدكتور/ حسني محمد جابر، القانون الدولي، مرجع سابق، ص: ١٢٢.

الولايات المتحدة الأمريكية وهناك بعض قنوات في هولندا وبلجيكا وفرنسا.

(ب) القنوات الدولية: وهي التي تربط بين بحرين عامين وهي القنوات التي تري الدول والدولة صاحبة الإقليم أن القناة مهمة واستراتيجية للملاحة الدولية فيتم فتحها للملاحة الدولية مقابل رسوم عبور بشروط معينة يكون ذلك بناء علي اتفاقية دولية، ومن تلك القنوات قناة السويس بمصر وقناة كيبل في ألمانيا وكورنيث في اليونان وقناة بنما بجمهورية بنما.

توجد في الواقع الدولي قنوات دولية لها اهمية استراتيجية تم تنظيم الملاحة فيهم باتفاقيات دولية أهمها قناة السويس بمصر وقناة بنما ببنما وقناة كيبل بألمانيا.

المبحث الثانى

المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارى

من المناطق البحرية التى تمارس عليها الدول الساحلية بعض السلطات منطقتى الجرف القاري / الأمتداد القارى والمنطقة الاقتصادية الخالصة، مع بقاء هذه المناطق من الناحية القانونية من أعالى البحار، وسوف نلقى الضوء على ذلك فى المطلبين الآتيين:

المطلب الأول:الامتداد القاري (الجرف القاري).

المطلب الثانى: المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الأول

الامتداد القاري (الجرف القاري)

إن شاطئ البحر ليس مستويا بل يتدرج حتي يصل إلي نقطة معينة، يبدأ بعدها الشاطئ في عمق مفاجئ، وتم استخدام التقدم العلمي لمعرفة أنواع الطبقات الأرضية المنحدرة، قياسا إلي المساحة الكبري لأعماق البحار، ورغم أن التقدم العلمي غير طفيفا من هذه النسب إلي أنها ظلت الأساس لفكرة الأمتداد القاري التقسيمات هي[1]:

١ – الطبقات الأرضية المنحدرة ابتداء حتي عمق (٢٠٠) متر تمثل ٦ر٧% من المساحة الكلية.

٢ – الطبقات الأرضية المنحدرة ابتداء من عمق(٢٠٠) متر حتي عمق (١٠٠٠) تمثل ٣ر٤% من المساحة الكلية.

٣ – الطبقات المنحدرة ابتداء من عمق (١٠٠٠) متر حتي عمق (٢٠٠٠) تمثل ٢ر٤% من المساحة الكلية.

٤ – الطبقات الأرضية المنحدرة علي أعماق تزيد عن (٢٠٠٠) تمثل ٩ر٨٣% من المساحة الكلية.

تعريف الأمتداد القاري[2]: كما أدي التقدم العلمي إلي معرفة طبقات أرض

---

(1) الدكتور/ حامد سلطان وأخران، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٥٥٥.

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري في ضوء أحكام اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد(٣٠)، عام ١٩٧٤م، ص: ٧٨ وما بعدها.

- الدكتور/ محمد صفي الدين، مرفولوجية الرفارف القارية، حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة، مجلد (٢٢) العدد الثاني (١٩٦٠م، ص: ١ وما بعدها.

- G. Scelle, Plateau Continental et droit international RGDIP, 1955, P, 5.
- M. Whiteman, conference on the Law of the sea, conventions on the continental Shelf, AJIL, Vol,52, (1958),P 629 and s.

الشاطئ، أدي أيضا إلي معرفة الثروات البيولوجية والمعدنية خاصة البترول والموجودة بكميات هائلة، مما دفع الدول إلي بسط سيادتها وسيطرتها إلي مساحات بحرية أضافية علي ما سبق من مساحات، للسيطرة علي تلك الثروات، وقد تم إطلاق العديد من المصطلحات القانونية علي هذه المنطقة.

من هذه المصطلحات منها الامتداد القاري أو الافريز القاري والرصيف القاري قسيف القارة وجناح البر وطفطاف البر والأكمة البرية وحافة القارة والجرف القاري، وقد اعتمد مجمع اللغة العربية بالقاهرة مصطلح (الرصيف القاري) مقابل المصطلح الإنجليزي (Continental Shalf)[1] وعرفه بأنه (الجزء المستوي من القشرة الأرضية الذي يرتفع عن المنخفض الذي تحتله مياه الخليج ويشمل الرفرف القاري في نهايته) وعرف الرفرف القاري بأنه(الجزء الذي يجاوز القارات وتغطيه مياه ضحلة لا يزيد عمقها عن مائتي متر في الغالب) لذلك فالرفرف القاري بذلك يعتبر من الرصيف القاري/الامتداد القاري، وكلاهما اجزاء من اليابس وفقا للتعبيرات الجيولوجية، تمثل الامتدادات القارية مناطق الانتقال من اليابس إلي الماء، فهي أجزاء مغمورة من القارات تكونت بسبب طغيان مياه المحيطات علي حوافها[2].

تعتبر روسيا القيصرية أول من استخدم مصطلح (الامتداد القاري) رسميا بتاريخ ٢٩/ ٩/١٩١٦م حيث توجهت إلي الدول وأكدت أنها تعتبر عدة جزر ضمن إقليم روسيا لأنها تؤلف مع سيبريا الجديدة وغيرها الامتداد القاري لسيبريا، وقد أكدته الحكومة السوفيتية بعد الثورة الشيوعية في مذكرة إلي الدول

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، الأمتداد القاري دراسة مقدمة إلي معهد الدرسات العربية، القاهرة، عام ١٩٧٦م.

(2) الدكتور/ جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص: ٦٣٤.

في الرابع من فبراير عام ١٩٢٤م، واستعملت مصطلح (الامتداد القاري) ثم جاء تصريح الرئيس الأمريكي ترومان الصادر في ٢٨/سبتمبر عام ١٩٤٥م الذي أخذ بفكرة الامتداد القاري حقيقة.

ولكن النظرية وجدت من قبل في كتابات الفقهاء، وكان أول الفقهاء Fra Paolo Seroi عام ١٦٨٦م الذي وضع نواة الفكرة، بغرض المحافظة علي الثروة البيولوجية البحرية، وقد استخدم مصطلح (الامتداد القاري)لأول مرة باقتراح oden de Buen المدير العام للمصايد الأسبانية علي المؤتمر الوطني لصيد البحر في مدريد عام ١٩١٦م الذي نادي فيه بالحاق بالبحر الإقليمي منطقة بحرية أطلق عليها مصطلح (الامتداد القاري) لأن هذه المنطقة أكثر مناطق البحر صلاحية لنمو الثروة السمكية وأغناها بالصيد.

وهذه الظاهرة الجغرافية الهامة اقتصاديا للدول الساحلية اكتسبت بعدا قانونيا هاما في فترة زمنية قصيرة، ويطلق علماء الجيولوجيا مصطلح (الامتداد القاري) علي الجزء المتصل بقاع البحر وبين الشاطئ، ويعرفها الفقه الدولي بأنها(الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المنحدرة من سواحل الدول والممثلة امتدادا طبيعيا لأرضية القارات)[١] يؤكد ذلك أن حدود القارات التي تمثلها خطوط السواحل الحالية ليست الحدود الحقيقية التي تفصل بين اليابس والماء، بل إن أجزاء منها ينغمر تحت المياه فاليابس عند البعض لا ينتهي عند هذا الخط الساحلي بل يستمر إلي تحت البحار[٢] وبذلك يعتبر الامتداد القاري امتدادا واستمرارا للإقليم البري للدولة الساحلية في قاع وما تحت قاع المساحات البحرية

---

(1) الدكتور/إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٨٧.

(2) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي، الامتداد القاري، جامعة عين شمس، القاهرة، عام ١٩٧٨م ص: ٧٤.

المواجهة لشواطئها[١].

وقد أقرت اتفاقية جنيف بشأن الامتداد القاري التي توصل إليها مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في ٢٨ إبريل ١٩٥٨م تعريفا للأمتداد القاري في المادة الأولي منها فنصت علي (تستعمل عبارة الامتداد القاري للدلالة:

(أ) علي قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المتاخمة للساحل الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي، وذلك إلي عمق (٢٠٠) متر أو أبعد من ذلك تبعا لعمق المياه المتاخمة وبقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق.

(ب) علي قاع البحر التي تحته في المناطق البحرية المماثلة التي تجاورها سواحل الجزر.)

يبين من النص السالف أن الاتفاقية عرفت الامتداد القاري بناء علي معيارين هما[٢]:

الأول: معيار جغرافي معيار العمق: وبناء علي هذا المعيار يعتبر امتداد قاريا للدولة الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المجاور لسواحلها الواقعة خارج حدود البحر الإقليمي إلي عمق (٢٠٠) متر، وقد تعرض هذا المعيار للنقد الشديد من قبل الدول في مؤتمر جنيف علي أساس أنه معيار تحكمي وغير كافي، كما أن هذا المعيار تحدد علي أساس متوسط أعماق الامتدادات القارية تقريبا، وقد رفضته الدول لوجود امتدادات قارية أعمق لديها منه، فنصت الاتفاقية علي المعيار الثاني.

---

(1) الدكتور/ عبد الغني محمود، المرجع السابق، ص:٣٨٩.

(2) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٢٨٨.

الثاني: معيار الاستغلال: يعني أنه بعد الخط الذي يصل عنده عمق المياه إلي (٢٠٠) متر طبقا للمعيار الأول، تمتد ولاية الدولة الساحلية إلي ما وراء ذلك من طبقات أرضية مغمورة بالمياه حتي العمق الذي يسمح لها باستغلال الموارد الطبيعية لهذه المناطق، وقد أخذ علي هذا المعيار أنه يحقق فوائد جمه للدول المتقدمة صناعيا دون غيرها من الدول.

وتعد هذه المادة بما أدتت به من أحكام من أضعف نقطة في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، لأنها نصت علي حكم وهو مسافة (٢٠٠) متر ثم خلافته في ذات المادة، وأوردت في الفقرة (ب) من المادة معيار أخر هو معيار الاستغلال إذا توافر، مما يهدم المعيار من أساسه لوجود تناقض بين المعيارين، كما أن معيار الاستغلال معيار فاسد لأنه يفتح الباب علي مصرعيه للدول في الأدعاء بحقوق السيادة الاقتصادية علي مساحات واسعة من البحر العالي ما دامت قادرة علي استغلالها، ولم تبين المادة المقصود بالاستغلال؟ وهل يجب أن يتحقق فعلا؟ أم يكفي القدرة النظرية عليه ؟ ومهما قيل عن شرط المجاورة الإقليم للأراضي وعن ضرورة أن يكون الرصيف جزءا من اليابس فلا يسهل الاستغلال ولا يعد مانعا منه[1] فالمعيارين لم يحددا مساحة الامتداد القاري بل تركته الاتفاقية للاختصاص الوطني أي للدول الساحلية، وقد أهتم بذلك كثيرا لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر التي شكلها التي شكلتها الأمم المتحدة عام ١٩٦٨م ومناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار[2].

---

(1) الدكتور / جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: ٦٣٥.

(2) الدكتور / إبراهيم محمد العناني، النظام القانوني لقاع البحر فيما وراء حدود الولاية الإقليمية، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٢٩) عام ١٩٧٣م، ص: ١١٨ وما بعدها. ودراسات في القانون الدولي للبحار، دروس لطلبة الكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، عام ١٩٨٣م.

فضلا عما سبق فقد أبدي جانب من الفقه عدة ملاحظات علي المادة الأولي السابقة نجملها في الآتي[1]:

١ – لا يوجد أمتداد قاري بهذا المعني إلا خارج نطاق البحر الإقليمي للدولة الشاطئية، لأنه لا حاجة لإفراد نص خاص لتلك المناطق المغمورة في نطاق البحر الإقليمي، لأنها تعد جزءا من شاطئ الدولة وتمارس عليه الدولة وعلي المياه التي تغمرها حق السيادة فلا داعي إذن لإقرارها.

٢ – أن منطقة الامتداد القاري يجب أن تكون متصلة بشواطئ الدولة، والأصطلاح ذاته يفيد وجوده وضرورة وجوده، لأن مفاد الامتداد القاري أن الجزء من إقليم الدولة الساحلية يمتد نحو البحر ولكن تغمره المياه بسبب انحفاضه عن مستواها.

٣ – حتي يعتبر هذا الجزء المغمور من أرض الدولة امتدادا قاريا يجب ألا يزيد قدر أنخفاضه عن مستوي سطح المياه الذي تغمره علي مائتي متر، ويرجع ذلك إلي أنه إذا زاد قدر الأنخفاض عن ذلك يتعذر استغلال القاع او ما تحته من طبقات نتيجة لظروف الطبيعة الجغرافية والبحرية التي تساعد الاستغلال العلمي لهذه المناطق.

٤ – في حالة سماح الظروف الطبيعية الجغرافية والبحرية باستغلال القاع وما تحته من طبقات حال زيادة قدر الأنخفاض عن مستوي سطح المياه علي مائتي متر فأن منطقة الامتداد القاري تتحدد في هذه الحالة بمدي العمق الذي يمكن استغلاله ويقبله.

وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ الامتداد القاري في المادة (٧٦) في الجزء السادس من الاتفاقية تخت عنوان تعريف الجرف

(1) الدكتور / حامد سلطان وأخران، القانون الدولي العام، المرجع السايق، ص: ٥٦٤/٥٦٥.

القاري نصت علي (١- بشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وأرض المساحات المغمورة التي تمتد إلي ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القاربة، أو إلي مسافة (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلي تلك المسافة.

٢ – لا يمتد الجرف القاري لأي دولة ساحلية إلي ما وراء الحدود المنصوص عليها في الفقرات ٤ إلي ٦.

٣ – تشمل الحافة القارية الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف المنحدر والارتفاع، ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيطبما فية ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه.

٤ – (أ) لأغراض هذه الاتفاقية، تقرر الدولة الساحلية الطرف الخارجي للحافة القارية حثيما امتدت الحافة إلي ما يتجاوز (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي وذلك باستخدام إما: ١ – خط مرسوم وفقا للفقرة ٧ بالرجوع إلي أبعد النقاط الخارجية الثابتة التي لا يقل سمك الصخور الرسزبية عند كل منها عن ١ في المائة من أقصر مسافة من هذه النقطة إلي سفح امنحدر القاري. ٢ – أو خط مرسوم وفقا للفقرة ٧ بالرجوع إلي نقاط ثابتة لا تتجاوز ٦٠ ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري.

(ب) يحدد سفح المنحدر القاري في حالة عدم وجود دليل علي خلاف ذلك، بالنقطة التي يحدث فيها أقصي تغيير في الأنحدار عن قاعدته.

٥ – النقاط الثابتة التي تؤلف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع البحر، وهو الخط المرسوم وفقا للفقرتين الفرعيتين (أ) ١ و٢ من الفقرة (٤)، يجب أما ألا تبعد بأكثر من ٣٥٠ ميلا بحريا عن خطوط الأساس التي يقاس منها

عرض البحر الإقليمي، وأما ألا تبعد بأكثر من (١٠٠) ميل بحري عن التساوي العمقي عند ٢٥٠٠متر، الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها ٢٥٠٠متر.

٦ – برغم أحكام الفقرة (٥) لا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعات المتطاولة المغمورة بأكثر من ٣٥٠ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ولا تنطبق هذه الفقرة علي الارتفاعات المغمورة التي هي عناصر طبيعية للحافة القارية، مثل هضابها وارتفاعاتها وذراها ومصاطبها نتوئاتها.

٧ – ترسم الدولة الساحلية حدودها الخارجية لجرفها القاري، حيثما يمتد ذلك الجرف إلي ما يتجاوز (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس التي تقاس منها عرض البحر الإقليمي، بخطوط مستقيمة لا يزيد طولها عن (٦٠) ميلا بحريا وتربط بين نقاط ثابتة تعين باحداثيات العرض والطول.

٨ – تقدم الدول الساحلية المعلومات المتعلقة بحدود الجرف القاري خارج مسافة (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إلي لجنة حدود الجرف القاري المنشأة بموجب المرفق الثاني علي أساس التمثيل الجغرافي العادل. وتوجه اللجنة توصيات إلي الدول الساحلية بشأن المسائل المتعلقة بتقرير الحدود الخارجية لجرفها القاري. وتكون حدود الجرف القاري التي تقررها الدولة الساحلية علي أساس هذه التوصيات نهائية وملزمة.

٩ – تودع الدولة الساحلية لدي الأمين العام للمم امتحدة الخرائط والمعلومات ذات الصلة، بما في ذلك البيانات الجيودبسية التي تصف بشكل دائم الحدود الخارجية لجرفها القاري ويتولي الأمين العام الإعلان الواجب عنها.

١٠ – لا تخل احكام هذه المادة بمسألة تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة.).

يتضح من النص السابق ما يلي[1]:

- استخدمت المادة مصطلح (الجرف القاري) بدلا من مصطلح (الامتداد القاري) والأفضل استخدام المصطلح الأخير لكونه يعبر عن الطبقات الأرضية وتحتها المغمورة بمياه البحر والذي تمثل أمتداد طبيعيا لأرضية القارات، أي أنه جغرافية أصح من المصطلح الأول.

- أخذ التعريف السالف بمعيار جغرافي لتحديد الخط الخارجي للأمتداد القاري، ولما كان الطرف الخارجي للحواف القارية ليس علي بعد واحد من الشاطئ، مما ينتج عنه عدم عدالة في توزيع مناطق الامتداد القاري، لذلك وضع النص معيارا أخر يقوم علي أساس المسافة التي حددتها المادة(٧٦) (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي، علي أن يطبق ذلك إذا كان الطرف الخارجي للحافة القارية يوجد علي بعد أقل من (٢٠٠) ميل بحري، هنا يكون مساحة الامتداد القاري (٢٠٠) ميل بحري ولكن يعاب علي المعيار الجغرافي أنه يواجه صعوبات كثيرة في تطبيقه نتيجة التغيرات الجيولوجية التي تحدث في الطبقات الأرضية خاصة تلك المغمورة بالمياه، لذلك فإن معيار المسافة يتفادي العيوب.

وقد تفادت المادة (٧٦) ذلك في الفقرتين الخامسة والسادسة حيث نصا علي أن الحدود الخارجية للجرف القاري لا يجب أن تزيد عن (٣٥٠) ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إلا في الحالات التي لا تسمح فيها الظروف الطبيعية المتعلقة بهذا التحديد في المادة السالفة تفصيلا[2].

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص:٢٨٨/٢٨٩.

(2) Langeraar Wijnand: Delimftation of international shelf sreas A new approach Journal of maritime Law and commerce, Ohio, 17, (8) July 1986, P, 389 and s.

تحديد الامتداد القاري بين الدول المتقابلة والمتجاورة: حددت المادة (٨٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م كيفية تحديد الامتداد القاري بين الدول المتجاورة والمتقابلة تحت عنوان تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة فنصت علي (١ – تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق علي أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة ٣٨ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، من أجل التوصل إلي حل منصف.

٢ – إذا تعذر التوصل إلي اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن، لجأت الدول المعنية إلي الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر.

٣ – في انتظار التوصل إلي اتفاق وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة (١)، تبذل الدول المعنية، بروح من التفاهم والتعاون، قصاري جهدها للدخول في إجراءات مؤقتة ذات طابع عملي، وتعمل خلال هذه الفترة الانتقالية علي عدم تعريض التوصل إلي الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقتة. ولا تنطوي هذه الترتيبات علي أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي.

٤ – عند وجود اتفاق نافذ بين الدول المعنية، يفصل في المسائل المتصلة بتعيين حدود الجرف القاري وفقا لأحكام ذلك الاتفاق.).

ترتيبا علي هذه المادة السالفة يتبن لنا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أخذت بالاتفاق كأساس في تحديد الامتداد القاري، وهو ما أقرته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر الإقليمي والجرف القاري، إلا أن الاتفاقية الأولي زادت عن الأخيرة ضرورة أن يكون الاتفاق المنصوص عليه وفق قواعد القانون الدولي كما حددتها المادة(٣٨) من نظام محكمة العدل الدولية لتوصل إلي حل منصف، بذلك تكون اتفاقية ١٩٨٢م عدلت عما سبق وقررته اتفاقية جنيف

لعام ١٩٥٨م للأمتداد القاري من أمكانية استخدام خط الوسط أو التساوي في البعد لتحديد الخطوط الخارجية فيما بين الدول المتقابلة أو المتجاورة[1].

حقوق الدولة الساحلية علي الامتداد القاري: أوردت المادة (٧٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م علي حقوق الدولة الساحلية في منطقة الامتداد القاري فنصت علي (١ – تمارس الدولة الساحلية علي الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.٢ – إن الحقوق المشار إليها في الفقرة الأولي (١) خالصة بمعني أنه إذا تقم الدولة الساحلية بأستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.٣ – لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية علي الجرف القاري علي احتلال، فعلي أو حكمي، ولا علي أي إعلان صريح.٤ – تتألف الموارد الطبيعية المشار إليها في هذا الجزء من الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية بقاع البحار وباطن أرضها بوالإضافة إلي الكائنات الحية التي تنتمي إلي الأنواع الآبدة، أي الكائنات التي تكون، في المرحلة اليت يمكن جنيها فيها، إما غير متحركة وموجودة علي قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة علي الحركة إلا وهي علي اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه.).

بناء علي هذه المادة تتسم حقوق الدولة الساحلية علي الامتداد القاري بالآتي[2]:

١ – حقوق الدولة الساحلية علي الامتداد القاري حقوقا سياديا محددة بغرض

---

(1) الدكتور /إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق، ص: ٢٩٠.

(2) الدكتور/ عبد الغني محمود، المرجع السابق، ص: ٣٩١/٣٩٠.

الاستكشاف والاستغلال لكل الموارد الطبيعية به.

٢ – حقوق الدولة الساحلية خالصة لها لا يشاركها فيها أحد، تأكيدا لمبدأ حق تقرير المصير الاقتصادي، ولا يمكن لأي أحد استغلالها إلا بناء علي موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

٣ – حقوق الدولة الساحلية ثابتة دون حاجة إلي السيطرة عليها فعليا أو حكميا، ولا يحتاج ذلك إلي إعلان صريح منها بذل.

٤ – تشمل حقوق الدولة الساحلية الموارد المعدنية وغيرها من الموارد الحية لقاع البحار وباطن أرضها أضافة للكائنات الحية التي تنتمي إلي الأنواع الآبدة، أي الكائنات يمكن اسخرجها في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، أما متحركة في قاع البحار او ساكنة غير متحركة في قاع البحر او تحته، أو تتحرك وهي متصلة بقاع البحار او باطن أرضها.

علاقة الامتداد القاري بإعالي البحار: بينت المادة (٧٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م هذه العلاقة فنصت علي (١ – لا تمس حقوق الدولة الساحلية علي الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه.٢ – لا يجب أن تتعدي ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها علي الجرف القاري علي الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحريات).

كما نصت المادة (٧٩) من ذات الاتفاقيةعلي (١ – يحق لجميع الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة علي الجرف القاري وفقا لأحكام هذه المادة.٢ – مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب

ومخفضه والسيطرة عليه، لا يجوز لهذه الدولة أن تعرقل وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب.٣ - يخضع تعيين المسار لوضع خطوط الأنابيب هذه علي الجرف القاري لموافقة الدولة الساحلية.٤ - ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدولة الساحلية في وضع شروط للكابلات وخطوط الأنابيب التي تدخل في إقليمها البري أو بحرها الإقليمي، أو ما يمس ولاياتها علي الكابلات وخطوط الأنابيب التي يتم وضعها أو استخدامها بصدد استكشاف جرفها القاري أو استغلال مواردها، أو تشغيل ما يقع تحت ولاياتها من الجزر الاصطناعية والمنشأت والتركيبات.٥ - تولي الدول،عند وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، المراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل، وينبغي بوجه خاص عدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة فعلا.).

تطبيقا للمادة (٧٨) تعتبر منطقة الامتداد القاري / الجرف القاري من أعالي البحار ولا يجوز أن تعرقل ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها حرية الملاحة أو التحليق الجوي وغيرهم من الحقوق والحريات. وإعمالا لأحكام المادة(٧٩) من الاتفاقية لا يجوز للدولة الساحلية إعاقة وضع أو صيانة الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة التي يحق لجميع الدول الأخري وضعها في الامتداد القاري إلا بالقدر الضروري لاستكشاف واستغلال الموارد المعدنية والحية في الامتداد القاري، بمعني أن هذه المنطقة تبقي جزءا من أعالي البحار.

المطلب الثانى

المنطقة الاقتصادية الخالصة

تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة:[1] فكرة قانونية حديثة في محاولة للتوفيق بين مصالح الدولة الساحلية النامية والدول البحرية المتقدمة، وهي أخر ما وصل إليه الفكر القانوني الحديث لمواجهة مطامع الدول الساحلية خاصة المتقدمة في مد ولايتها الإقليمية إلي مسافات تبعد كثيرا عما سبق وقررته اتفاقيات جنيف للبحار لعام ١٩٥٨م، وهي فكرة أثيرت خلال مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ولقيت تأييدا من غالبية الدول فتم إقرارها في الاتفاقية العامة لقانون البحار في الجزء الخامس (المواد من ٥٥ إلي ٧٥)[2]

والمنطقة الاقتصادية الخالصة هي (منطقة من البحار تمتد فيما وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية ومجاورة له، ولا يزيد اتساعها عن (٢٠٠) ميل بحري مقاسة من خط الأساس لقياس البحر الإقليمي) مما يؤدي إلي اقتطاع مساحة

---

(1) الدكتور/ رفعت عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، عام ١٩٨٢م.

- الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٥م، ص:٢٢٥.
- الدكتور/ صلاح الدين عامر، قانون البحار الجديد والمصالح العربي، معهد الدراسات العربية، القاهرة،ص: ٤٧ وما بعدها.
- الدكتور/ مفيد شهاب، تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد في جنيف في الفترة من١٧ / مارس إلي ١٠ مايو/١٩٧٥م، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٣٠)، ص: ٣١٦ وما بعدها.

(2) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلس، المرجع السابق، ص:٣٣٦.

- الدكتور/ إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المرجع اليابق، ص: ٢٩٤/٢٩٥.

ليست قليلة من أعالي البحار، مما يحد من نشاط ومصالح الدول البحرية التي تمتلك إمكانات اكنولوجية متقدمة لكشف ةاستغلال ونهب ثروات وموارد البحار.

وعرفتها المادة (٥٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فنصت علي (المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولاياتها وحقوق الدول الأخري وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية) أشارت فقط إلي مكان وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة مباشرة، ولم يخضعها النص لكامل سيادة الدولة الساحلية لأو لمجرد ولاية الاختصاص عليها[1].

نطاق وحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة: بينت المادة (٥٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة فنصت علي (لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلي أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي) وبالتالي تشمل هذه المنطقة الاقتصادية الخالصة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والامتداد القاري لمعظم الدول، وهذا محل انتقاد شديد من الفقه في القانون الدولي، لكون هذه المنطقة الخالصة تشمل كل المساحات البحرية السابق بيانها، مع العلم بأن كل مساحة بحرية تخضع لنظام قانوني مختلف عن الأخري، لذلك فهذا النص معيب.

بينت المادة (٧٤) من الاتفاقية كيفية تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، فنصت علي (١ – يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن

---

(1) الدكتور/ جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص: ٦٤٤.

طريق الاتفاق علي أساس القانون الدولي، كما أشير إليها في المادة ٣٨ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، من أجل التوصل إلي حد منصف.٢ – إذا تعذر التوصل إلي اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن، لجأت الدول المعنية إلي الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر. ٣ – في انتظار التوصل إلي اتفاق وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة ١، تبذل الدول المعنية، بروح من التفاهم والتعاون، قصاري جهودها للتوصل للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، وتعمل خلال هذه الفترة الانتقالية علي عدم التوصل الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته، ولا تنطوي هذه الترتيبات علي أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي.٤ – عند وجود اتفاق نافذ بين الدول المعنية، يفصل في المسائل المتعلقة في المسائل المتصلة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لأحكام ذلك الاتفاق.)

من المادة السابقة يتبين أن وسائل تحديد حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة هي ذات وسائل تحديد حدود الامتداد القاري فيما بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة السابق بيانها، لأن مسألة التقابل أو التجاور في المناطق الاقتصادية تظهر جليا في البحار المغلقة وشبه المغلقة (م/٧١) من الاتفاقية، وحثت الاتفاقية علي التعاون بين الدول المشاطئة لهذه البحار، وذلك في نص المادة (١٢٣) فنصت علي (ينبغي أن تتعاون الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق فيما بينها في ممارسة ما لها من حقوق وما عليها من واجبات بمقتضي هذه الاتفاقية، وتحقيقا لهذه الغاية، تسعي، مباشرة أو عن طريق منظمة إقليمية مناسبة إلي:

(أ) تنسيق وإدارة الموارد الحية للبحر وحفظها واستكشافها واستغلالها.

(ب) تنسيق أعمال حقوقها وواجباتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

(ج) تنسيق سياستها المتعلقة بالبحث العلمي والقيام، حيثما يتقضي الأمر ببرامج مشتركة للبحث العلمي في المنطقة.

(د) دعوة غيرها من الدول أو المنظمات الدولية المهتمة بالأمر، حسب الاقتضاء، لتتعاون معها في العمل علي تدعيم أحكام هذه المادة.).

الملاحظ أن هذه المادة لم تشر إلي الثروات غير الحية فذلك لايمنع من التعاون بينهما في استكشافها واستغلالها، فالمسألة في الأساس ترتكز علي الاتفاق بين الدول المعنية[1].

الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة: لا تعد هذه المنطقة جزءا من إقليم الدولة الساحلية لأن إقليمها ينتهي بأنتهاء البحر الإقليمي، ولا تعد جزءا من البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ويري جانب من الفقه أعتبارها في مركز وسط بين مفهوم أعالي البحار والبحر الإقليمي، نظرا للحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول الساحلية علي المنطقة الاقتصادية الخالصة مع احترام حقوق الدول الأخري المتمثلة في الملاحة والطيران ووضع الكابلات وكل الاستخدامات الأخري المشروعة بالشروط المطبقة في أعالي البحار[2].

حقوق وواجبات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة: بينت هذه الحقوق والواجبات المادة (٥٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فنصت علي (١ – للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة: (أ) حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد

---

(1) الدكتور / إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام المرجع السابق، ص: ٢٩٨.

(2) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، المرجع السابق، ص: ٣٢٨.

وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخري للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح. (ب) ولاية علي الوجه المنصوص عليه في الأحكامذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي:

١ – إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.

٢ – البحث العلمي البحري.

٣ – حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

(ج) تولي الدولة الساحلية، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الأخري وواجباتها، وتتصرف علي نحو يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية.

٣ – تمارس الحقوق المبينة في هذه المادة فيما يتعلق بقاع البحر وباطن أرضه وفقا للجزء السادس.)

حقوق وواجبات الدول الأخري في المنطقة الاقتصادية الخالصة: وردت هذه الحقوق إجمالا وتفصيلا في نص المادة (٥٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فنصت على (١- في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، ورهنا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بالحريات المشار إليها في المادة ٨٧ والمتعلقة بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، والمتفقة مع الأحكام الأخري من هذه الاتفاقية.٢ – تنطبق المواد ٨٨ إلي ١١٥ وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالأمر علي المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا تتنافي به

مع هذا الجزء.٣ - تولي الدول، في ممارستها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاه الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها، وتمتثل للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدوليبلقدر الذي تتنافي به مع هذا الجزء.). ومن هذه الحقوق والواجبات ما ورد في المادة (٦٠ الخاصة بالجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة و٦١ بشأن حفظ الموارد البشرية و٦٢ بشأن الانتفاع بالموارد الحية) من الاتفاقية

شروط ممارسة الدول الأخري لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة: نصت علي هذه الشروط اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، منها ما ورد في المادة السالفة (٣/٥٨) والتي تطالب الدول الأخري باحترام قوانين وأنظمة الدول الساحلية وقواعد القانون الدولي، ومنها ما ورد في المادة (٤/٦٢) بضرورة إلتزام رعايا الدول الأخري الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بقوانين وأنظمة ولوائح، تتمتع الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا بالحق في المشاركة علي أساس عادل في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة أو جزء منها بشرطين هما:- ألا يعتمد اقتصاد الدولة الساحلية اعتمادا شبه كلي علي الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية أي يجب أن يكون هناك فائض فعلي لاستغلال الدول الأخري.

- عدم جواز نقل هذا الحق إلي دولة ثالثة أو إلي رعاياها سواء بالتأجير أو بالترخيص أو بإقامة مشاريع مشتركة أو بأية طريقة أخري لها أثر مشابه[١].

---

(1) الدكتور/ نبيل أحمد حلمي والدكتور/ سعيد سالم جويلي، ص: ٣٣٢.

الفصل الرابع

التنظيم القانونى لحماية البيئة البحرية من التلوث

حماية البيئة البحرية من التلوث أصبحت من القواعد العامة فى القانون الدولى وخاصة القانون الدولى للبحار، لذلك فهناك إلتزام على كافة دول المجتمع الدولى والمنظمات الدولية للعمل على حماية البيئة البحرية من أى تلوث من أى جهة، ويعد ذلك من القواعدة العامة الآمرة فى القانون الدولى المعاصر، مما يعنى أنه لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ويقع أى أتفاق يخالف ذلك باطلا بطلانا مطلقا، ويعتبر عمل مادى لا يرتب عليه القانون الدولى أى آثار قانونية، فقد ورد فى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بالمادة (١٩٢) على ألتزام الدول عامة بحماية البيئة البحرية فنصت هذه المادة تحت عنوان التزام عام على (الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها).

كما طالبت الاتفاقية ذاتها بالتعاون العالمى والإقليميى لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها فنصت فى المادة (١٩٧) تحت عنوان التعاون على أساس عالمى أو إقليمي، فنصت على (تتعاون الدول على أساس عالمى، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة.).

وقد أسس القانون الدولى حماية البيئة البحرية من التلوث على عدة مبادئ قانونية نلقى عليها الضوء فى المبحث الثانى من هذا الفصل، ولإكمال الحماية القانونية الدولية للبيئة البحرية، ينبغى بيان الأختصاص فى حماية البيئة البحرية المسئولية الدوليه عنها. تكون موضوع دراسة المبحث الثالث من هذا الفصل،

سواء عن طريق التشريعات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية والمنظمات الدولية أو أمام القضاء الدولى، ويتكون هذا الفصل الذى تكون من الآتى:

المبحث الأول: مفهوم وأنواع مصادر التلوث البحرى.

المطلب الأول: مفهوم الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية التلوث وأنواعه.

المطلب: مصادر التلوث.

المبحث الثانى: المبادئ القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

المبحث الثالث: ضمانات تطبيق الألتزام بحماية البيئة البحرية المسئولية الدوليه عنها

المطلب الأول: التشريعات والنظم الوطنية لحماية البيئة البحرية.

المطلب الثانى: المسئولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية.

المبحث الأول

مفهوم وأنواع ومصادر التلوث البحرى

تعددت مصادر التلوث التى تصيب البيئة البحرية، وقد حصرها فقهاء القانون الدولى للبحار، كما أن الاتفاقيات الدولية التى أبرمتها الدول والمنظمات الدولية، وقد شملت هذه الاتفاقيات كافة مصادر التلوث البحرى، وعالجته بالتقنين والتشريع، كما أن التشريعات الوطنية لم تكن بعيدة عن ذلك، وسوف نبين بالدراسة فى المطلب الأول من هذا المبحث مفهوم وأنواع التلوث الذى يصيب البيئة البحرية، ثم نوضح بالدراسة أيضا فى المطلب الثانى من هذا المبحث مصادر التلوث البحرى، وتكون هذا المبحث من مطلبين هما:

المطلب الأول: مفهوم الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية التلوث وأنواعه.

المطلب الثانى: مصادر التلوث.

المطلب الأول

مفهوم الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية من التلوث وأنواعه

نتناول فى هذا المطلب بيان مفهوم ومضمون التلوث الذى يصيب البيئة البحرية، وأنواعه وذلك فى نقطتين هما:

الأولى: مفهوم ومضمون الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث(١):

١ – مفهوم الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث: عرفت اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط لعام ٢٠٠٤م، التلوث فى المادة الثانية الفقرة الأولى فنصت على أن التلوث هو (قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إدخال مواد أو طاقة فى البيئة البحرية، بما فى ذلك فى مصاب الأنهار ينتج عنها أو يحتمل أن ينتج عنها آثار ضارة تلحق بالموارد الحية والحياة البحرية، وأخطار على الصحة البشرية، وتعويق الأنشطة البحرية، بما فى ذلك صيد الأسماك، والاستعمالات المشروعة للبح، وتضر بنوعية استخدام مياه البحر وخفض الاستمتاع بها).

وقد عرفت التلوث أيضا اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية

---

(1) راجع فى تلوث البيئة البحرية بصفة عامة كل من:

- مجموعة بحوث مؤتمر حماية البيئة البحرية فى الفترة من ٢٣ – ٢٤ مايو ١٩٨٩م، جامعة الامارات العربية المتحدة، كلية الشريعة والقانون.
- الدكتور/إبراهيم محمد العنانى، القانون الدولى العام، المرجع السابق، ص: ٣٣٢ – ٣٣٨.
- الدكتور/ نبيل احمد حلمى، واخر، محاضرات فى مبادئ القانون الدولى العام، المرجع السابق، ٦٥٧.
- الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٤٨٠ – ٥٢٠.

والساحلية لإقليم غرب ووسط إفريقيا فى المادة الثانية الفقرة الأولى بأن (التلوث يعنى أن يقوم الإنسان سواء بطريق مباشر أو غير مباشر بإدخال مواد أو طاقة فى البيئة البحرية والمناطق الساحلية والمياه الداخلية ذات الصلة، تنجم عنها آثار مؤذية كالإضرار بالمواد الحية تعريض صحة البشر للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية، بما فى ذلك صيد الأسماك، وتعريض مياه البحر وقابليتها للاستخدام والمخاطر وتخفيض صلاحيتها كبيئة صالحة).

وقد عرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بأنه (إدخال الإنسان فى البيئة البحرية، بما فى ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها، أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار لاموارد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما فى ذلك صيد الأسماك والاستخدامات المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحار للاستعمال، والإقلال من الترويح،)

وأضافت الاتفاقية فى الفقرة الخامسة من ذات المادة نوع من التلوث يتمثل فى الإغراق وقد عرفته المادة بأنه (أ – ١ – أى تصرف متعمد فى البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة، أو غير ذلك من التركيبات الأصطناعية،

٢ – أى إغراق متعمد فى البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الأصطناعية،

ب – لا يشمل الإغراق ما يلى:

١ – تصريف الفضلات الأخرى أو المواد الأخرى الذى يصاحب التشغيل الاعتيادى للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية، ومعداتها فى البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التى

تنقل بواسطة أو إلى سفن أو طائرات أو تركيبات اصطناعية أخرى فى البحر، تشغل لغرض التخلص من هذه المواد أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات،

٢ – إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها، بشرط إلا يتعارض هذا النظام مع الغرض من الاتفاقية.).

ويرى أحد الفقهاء أن التلوث المقصود فى الاتفاقيات السالفة، هو الناتج عن فعل الإنسان، وخاصة ما ورد فى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، ولكن الألزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها يشمل الإلتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها التلوث الناتج عن الطبيعة أو التلوث أيا كان مصدره، ويؤكد ذلك نص المادة (١/١٩٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التى نصت على (تتخذ الدول، منفردة أو مشتركة حسب الأقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدرتها، وتسعى إلى المواءمة بين سياساتها فى هذا الصدد.)[١].

فى حالة التلوث البحرى لا يلزم بالضرورة أن تكون آثاره وقعت بالفعل، بل يكفى احتمال حدوث ضرر فى المستقبل، وذلك يكون تعريف التلوث متفق مع مضمون الالتزام فى جانبيه الوقائى والعلاجى، وهذا ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فى المادة (١/٢٠٤) فنصت على (تسعى الدول، إلى أقصى حد ممكن عمليا، وعلى نحو يتمشى مع حقوق الدول الأخرى، مباشرة أو عن

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، الألتزام الدولى بحماية البيئة البحرية والحافظ عليها من أخطار التلوث، المرجع السابق، ص: ٣٢.

طريق المنظمات الدولية المختصة، إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها.)

وفى حالة إذا ما وجدت أحدى الدول أن أنشطتها يمكن أن تسبب تلوثا بحريا كبيرا أو تغييرات هامة وضارة فيها، إلزمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فى المادة (٢٠٦) هذه الدولة بأن (عندما تكون لدى الدول اسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعتزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوثا كبير للبيئة البحرية أو تغييرات هامة وضارة فيها، تعمد هذه الدول، إلى أقصى حد ممكن عمليا، إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم تقارير عن نتائج تلك التقييمات على النحو المنصوص عليه فى المادة ٢٠٥) التى نصت على (تنشر الدول تقارير بما يتم الحصول عليه من نتائج عملا بالمادة ٢٠٤، أو تقدم هذه التقارير على فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التى تجعلها فى متناول جميع الدول).

وقد فرضت اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم وسط وغرب إفريقيا التزاما عاما على الدول الأطراف بها بالعمل والتنسيق معا فى حماية البيئة البحرية، سواء مجتمعة أو منفردة، ووضع جميع التدابير اللازمة لمنع وخفض ومكافحة التلوث، فقد نصت فى المادة الرابعة منها فنصت تحت عنوان التزامات عامة على (١ – تتخذ الدول الأطراف المتعاقدة، منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء، جميع التدابير المناسبة وفقا لاحكام هذه الاتفاقية البروتوكولات الخاصة بها السارية المفعول التى هى أطراف فيها وذلك لمنع تلوث المجال البحرى الذى تغطية الاتفاقية وخفضه ومكافحته والسيطرة عليه، ولضمان الإدارة البيئية السليمة للموارد الطبيعية، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل السلمية المتاحة لها والمتفق مع قدرتها.

٢ – إضافة إلى البروتوكول بشأن التعاون فى مكافحة التلوث فى حالات الطوارئ الذى يفتح باب التوقيع على فى نفس تاريخ التوقيع على هذه الاتفاقية، تتعاون الأطراف المتعاقدة فى صياغة واعتماد بروتوكولات أخرى تضع تدابير وإجراءات ومعايير يتفق عليها لمنع وخفض ومكافحة والسيطرة على التلوث الناشئ عن جميع المصادر أو لتعزيز الإدارة البيئية بما يتوافق مع أهداف هذه الاتفاقية.

٣ – تضع الأطراف المتعاقدة القوانين واللوائح الوطنية بهدف الإضطلاع بشكل فعال بالالتزامات المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية، وتسعى جاهدة إلى تنسيق سيادتها الوطنية بهذا الخصوص.

٤ – تتعاون الأطراف المتعاقدة مع المنظمات المختصة الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ولوضع واعتماد الممارسات والإجراءات والتدابير الموصى بها لمنع وخفض ومكافحة والسيطرة على التلوث من جميع المصادر تمشيا مع أهداف هذه الاتفاقية والبروتوكولات المتصلة بها، ولمساعدة بعضها بعضا فى الوفاء بالتزاماتها التى ترتبها هذه الاتفاقية والبروتوكولات المتصلة بها.).

وقد نصت على هذا الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية، اتفاقية حماية البيئة البحرية والساحلية للبحر المتوسط، حيث نصت فى المادة الرابعة منها تحت عنوان التزامات عامة على (تتخذ الأطراف المتعاقدة منفردة أو على نحو مشترك، كافة التدابير المناسبة طبقا لأحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات قيد النفاذ التى هى أطراف فيها لمنع التلوث فى منطقة البحر المتوسط والتخفيف منه مكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن وحماية البيئة البحرية وصيانتها فى تلك المنطقة وذلك للمساهمة فى التنمية المستدامة.

٢– تلتزم الأطراف المتعاقدة باتخاذ التدابير المناسبة لتنفيذ خطة عمل البحر

المتوسط تواصل السعى لحماية البيئة البحرية والموارد الطبيعية فى منطقة البحر المتوسط كجزء متكامل من عملية التنمية لتلبية احتياجات الأجيال الحاضرة والمقبلة على نحو منصف ولغرض تنفيذ أهداف التنمية المستدامة، تأخذ الأطراف المتعاقدة فى الاعتبار الكامل توصيات لجنة البحر الأحمر للتنمية المستدامة المنشأة فى غطار خطة عمل البحر المتوسط.

٣ – ولحماية البيئة والمساهمة فى التنمية المستدامة لمنطقة البحر المتوسط، تقوم الأطراف المتعاقدة:

(أ) بتطبيق طبقا لقدراتها، مبدأ الخذر الذى يستند على وجود تهديدات خطيرة أو ضرر دائم وأن الافتقار إلى يقين علمى كامل لا يستخدم كسبب لتأجيل اتخاذ تدابير ذات مردودية للتكاليف لمنع تدهور البيئة:

(ب) بتطبيق مبدأ الغرم على الملوث، الذى يستند إلى أن تكاليف منع التلوث وتدابير مكافحته والتخفيف منه يتحمله الملوث، مع إيلاء العناية للمصلحة العامة.

(ج) بالأضطلاع بتقييم الأثر البيئى للأنشطة المقترحة التى من المحتمل أن تسبب أثرا ضارا مهما على البيئة البحرية والتى تخضع لترخيص من السلطة الوطنية المختصة.

(د) بتشجيع التعاون بين وفيما بين الدول فى إجراءات تقييم الآثار البيئية المتعلقة بالأنشطة التى تخضع تحت ولايتها القضائية أو سيطرتها التى قد يكون لها أثر ضار مهم على البيئة البحرية لدول أخرى أو فى مناطق تقع خلف حدود ولايتها القضائية على أساس اخطارات وتبادل للمعلومات ومشاورات،

(ه) بالالتزام بتعزيز الإدارة المتكاملة بالمناطق الساحلية، مع أخذ حماية مصالح المناطق الأيكولوجية، والمناظر الطبيعية والاستخدام الوطنى للموارد الطبيعية فى عين الاعتبار.

٤ – عند تنفيذ الاتفاقية والبروتوكولات المتصلة بها، تقوم الأطراف المتعاقدة:

(أ) باعتماد برامج وتدابير تحتوى، كلما كان ملائما، على حدود زمنية لتنفيذها،

(ب) باستخدام أفضل التقنيات المتاحة وأفضل ممارسات بيئية لتشجيع استخدام التكولوجيا السليمة بيئيا والحصول عليها ونقلها بما فى ذلك تكنولوجيات الانتاج النظيف مع أخذ الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية والتكنولوجية فى عين الاعتبار.

٥ – تتعاون الأطراف المتعاقدة فى صياغة بروتوكولات واعتمادها ووضع تدابير وإجراءات ومعايير يتفق عليها لتنفيذ هذه الاتفاقية.

٦ – تلتزم الأطراف المتعاقدة أيضا تعزيز اتخاذ تدابير، داخل الهيئات الدولية التى تعتبرهاالأطراف المتعاقدة مختصة، تتعلق بتنفيذ برامج للتنمية المستدامة وحماية البيئة والموارد الطبيعية وصيانتها وإصلاحها فى منطقة البحر المتوسط.

وقد فرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على الدول الأطراف التزام عام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، فنصت فى المادة (١٩٢) على (الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها).

٢ – مضمون الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث: أوردت الاتفاقيات الدولية التزامات عدة يتم من خلالها المحافظة على البيئة البحرية من التلوث بكافه انواعه ومصادره، فقد الزمت الاتفاقية الدول الاعضاء فيها بالتزامات عدة منها ما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فى المادة (١٩٤) على (٢ – تتخذ الدول جميع ما يلزم من تدابير لتضمن أن تجرى الأنشطة

الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدى إلى إلحق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرة وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التى تمارس فيها حقوقا سيادية وفقا لهذه الاتفاقية.

٣ – تتناول التدابير المتخذه عملا بهذا الجزء جميع مصادر تلوث البيئة البحرية. وتشمل هذه التدابير، فيما تشمل، التدابير التى يراد بها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من:

(أ) إطلاق المواد الضارة أو السامة أو المؤذية، ولا سيما منها المواد الصامدة، من مصادر فى البر أو الجو أو من خلاله، أو عن طريق الإغراق،

(ب) التلوث من السفن، وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات فى البحر، ومنع التصرف المتعمد وغير المتعمد، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغليها وتكوين طواقمها،

(ج) التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة فى استشكاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر وباطن أرضه، وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات فى البحر، وتنظيم تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة وبنائها وتجهيزها وتشغليها وتكوين طواقمها،

(د) التلوث من المنشآت والأجهزة الأخرى العاملة فى البيئة البحرية وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات فى البحر، وتنظيم تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة وبنائها وتجهيزها وتشغليها وتكوين طواقمها.

(٤) تمتنع الدول، عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو

خفضه أو السيطرة عليه، عن التعرض الذى لا يمكن تبريره للأنشطة التى تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها وعملا بواجباتها، طبقا لهذه الاتفاقية.

(٥) تشمل التدابير المتخذة وفقا لهذ الجزء تلك التى تكون ضرورية لحماية النظم الأيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها.).

ومن الالتزامات المفروضة على الدول الأعضاء فى قانون البحار الجديد عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع أخر منه، فنصت على ذلك فى المادة (١٩٥) على أن (تتصرف الدول، عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، بحيث لا تنقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الضرر أو الأخطار من منطقة لأخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع أخر منه).

كما فرضت الاتفاقية أيضا على الدول الأعضاء استخدام التكنولوجيات أو أدخال الأنواع الغريبة أو الجديدة، فنصت فى المادة (١٩٦) على (١ – تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على هذا التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن أدخال أنواع غريبة أو جديدة، قصدا أو عرضا، على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغييرات كبيرة وضارة بتلك البيئة.

٢ – لا تمس هذه المادة تطبيق الاتفاقية فيما يتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.).

كما أوجبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على الدول الأطراف التعاون على حماية البيئة البحرية على أساس عالمى أو أقليمي، فنصت

فى المادة (١٩٧) منها على (تتعاون الدول على أساس عالمى، وحسب الاقتضاء على أساس أقليمي، مباشرة أو على طريق المتظمات الدولية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير، وإجراءات وممارسات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة).

ونصت على هذا الالتزام فى حالة الطوارئ أيضا اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط إفريقيا بالمادة (١٢) منها فنصت على (١ – تتعاون الدول الأطراف المتعاقدة فى اتخاذ كل ما يلزم من تدابير ضرورية للتعامل مع حالات التلوث الطارئة فى المجال الذى تغطيه الاتفاقية، مهما كان سبب هذه الطوارئ، والعمل على خفض التلوث الناتج عن ذلك أو القضاء عليه.

٢ – ينبغى على أى طرف متعاقد ترد إليه معلومات عن حالة تلوث طارئة فى مجال الاتفاقية، أن يخطر فورا ودون أى أبطاء، المنظمة، كما يقوم عن طريق المنظمة أو مباشرة بأخطار أى طرف متعاقد آخر يتحمل أن يتعرض للضرر من جراء هذه الحالة الطارئة.)

كما نصت على الالتزام السابق بالتعاون فى حالات التلوث الطارئة اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط فى المادة التاسعة منها فنصت على (١- تتعاون الأطراف المتعاقدة فى اتخاذ التدابير الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة فى منطقة البحر المتوسط، مهما كانت أسبابها. والخفض أو القضاء على الضرر الناجم عن ذلك.

٢ – يقوم أى طرف متعاقد، عند عمله بأى حالة تلوث طارئة فى منطقة البحر المتوسط دون إبطاء.).

وكذلك فرضت المادة العاشرة من ذات الاتفاقية صيانة التنوع البيولوجى فنصت على (تتخذ الأطراف المتعاقدة. منفردة أو على نحو مشترك، كافة التدابير المناسبة لحماية وصيانة التنوع البيولوجى والأنظمة الأيكولوجية النادة والهشة، وكذلك الأنواع البرية للحياة الحيوانية والنباتية النادرة أو المستنفدة أو المهددة أو المعرضة للانقراض وموائلها، فى المنطقة التى تنطبق عليها هذه الاتفاقية.).

ثانيا: أنواع التلوث الذى يصيب البيئة البحرية:

كما تتعدد مصادر التلوث فى البيئة البحرية، تتعدد أيضا أنواعه، فهناك الملوثات الكيميائية، التى تتمثل فى المواد الكيميائية التى تتسرب إلى المياه سواء من مخلفات المصانع أو السفن، وهناك ملوثات فيزيائية والتى تتمثل أهمها فى التلوث الأشعاعى، وأيضا الملوثات الطبيعية ومنها الجسيمات والجزئيات، والنفايات وهى الفضلات والمخلفات الناتجة عن الأنشطة الصناعية والزراعية، بالإضافة إلى الملوثات البترولية، وأهمها تلويث مياه الخليج العربى بالنفط مثل ما حدث فى حرب الخليج الثانية عام ١٩٩٠م احتلال العراق للكويت[١].

وقد عدد البعض أنواع التلوث الذى يصيب البيئة البحرية فى الآتى[٢]:

١ – التلوث بالمواد البكترية والميكروبات والمواد الكيمائية التى تلقى فى البحار والمحيطات من مختلف القارات.

٢ – التلوث الناجم عن استكشاف الثروات المعدنية للجروف القارية وقيعان البحار والميطات.

---

(1) الدكتور/ عبد السلام منصور الشيوى، التعويض عن الأضرار البيئية فى نطاق القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٨م، ص: ٧ – ٢٦.

(2) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٤٦٩.

٣ – الإلقاء المتعمد والملازم لطبيعة النشاط الخاص بنقل المواد البترولية بواسطة ناقلات البترول وغيرها من السفن.

٤ – كوارث ناقلات البترول وما تؤدى إليه من مد أسود والحوادث التى تتعرض لها ناقلات المواد الضارة.

٥ – التلوث الناجم عن الفضلات الكيمائية والمواد المشعة.

٦ – التلوث الناجم عن تشغيل الغواصات والسفن النووية.

٧ – التلوث الناجم عن الحوادث النووية.

٨ – التجارب النووية.

المطلب الثانى

مصادر التلوث البحرى

تعددت مصادر التلوث للبيئة البحرية، وقد حصرتها الاتفاقيات الدولية، وبينت هذه الاتفاقيات كيفية معالجة هذا التلوث، وفى هذا المطلب نوضح مصادر التلوث فى البيئة البحرية، فى الآتى:

أولا: التلوث من مصادر فى البر.

ثانيا: التلوث عن أنشطة تخص قاع البحار.

ثالثا: التلوث الصادر عن أنشطة فى المنطقة.

رابعا: التلوث عن طريق الإغراق.

خامسا: التلوث من السفن.

سادسا: التلوث الصادر من الجو أو من خلاله.

سوف نلقى الضوء على كل مصدر من المصادر السابقة.

أولا: التلوث من مصادر فى البر

فرض القانون الدولى للبحار حمايته على البيئة البحرية من التلوث من البر، عن طريق الاتفاقيات الدولية وطالب بسن التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية من المصادر البرية، ففى مؤتمر الأمم المتحدة باستكهولم عام تضمنت التوصية رقم (٨٦) الصادرة عن هذا المؤتمر ضرورة قيام الحكومات بتنظيم الرقابة على عمليات الصرف فى البحار، سواء تمت هذه العملية بمعرفة رعاياها، أو بمعرفة أى شخص يعمل فى نطاق اختصاصها وتحت سلطانها واشرافها، وعليها أن تضع القواعد والتدابير الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية. وجاء مضمون التوصية السابقة فى

تقرير مؤتمر البيئة، ولكن بصورة أخرى حيث نصت التوصية رقم (٩٢/ب) على ضرورة قيام الحكومات ببذل جهدها – بدون تأخير – بوضع الإجراءات الوطنية الكافية لرقابة كافة المصادر الهامة المؤدية لتلوث البيئة البحرية بما فى ذلك المصادر البرية، وعليها تنسيق إجراءاتها فى هذا الشأن بما يتفق والمستويات الإقليمية والدولية السائدة[١]

وقد نصت اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط إفريقيا فى المادة السابقة على ضرورة حماية البيئة البحرية من مصادر التلوث البرية للبيئة البحرية فنصت على (**تتخذ الدول الأطراف المتعاقدة، كل التدابير المناسبة لمنع وخفض ومكافحة والسيطرة على تلوث المجال الذى تغطية الاتفاقية والناجم عن تصريفات واردة من الأنهار مصاب الأنهار والمنشآت والقنوات الساحلية، والأغراق فى السواحل الناشئ عن أى مصادر أخرى موجودة على أراضيها**).

وبذات مضمون الألتزام نصت اتفاقية حماية البيئة البحرية والساحلية للبحر المتوسط فى المادة الثامنه منها، فنصت على تحت عنوان التلوث من مصادر برية (تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن فى منطقة البحر المتوسط وتضع وتنفذ الخطط للتقليل والقضاء التدريجى على المواد السامة المداومة والمسئولة عن التراكم الأحيائى الناشئة عن مصادر برية وتنطبق هذه التدابير:

(أ) على التلوث من مصادر برية ناشئة فى أراضى الأطراف والتى تصل البحر،

- مباشرة من مخارج التصريف فى البحر أو من خلال التخلص الساحلى:

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٤٣-٣٥.

- غير مباشرة من خلال القنوات والأنهار أو مجارى المياه الأخرى، بما فى ذلك مجارى المياه الجوفية أو من خلال الجريان السطحى للماء.

(ب) على التلوث من مصادر برية منقولة جوا.).

وقد نصت على هذا الألتزام أيضا المادة (٢٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فذكرت (١ - تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر، بما فى ذلك الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه، مع مراعاة ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها.

٢ - تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

٣ - تسعى الدول إلى المواءمة بين سياساتها فى هذا الصدد على الصعيد الإقليمى المناسب.

٤ - تسعى الدول، عاملى بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتم دبلوماسى، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من إجراءات، على الصعيد العالمى والإقليمى، لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر وخفضه والسيطرة عليه، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة وما للدول النامية من قدرات اقتصادية وحاجة إلى التنمية الاقتصادية. وتعاد دراسة تلك الممارسات والإجراءات الموصى بها من وقت لأخر حسب الضرورة.

٥ - تشمل القوانين والأنظمة والتدابير والقواعد والمعايير وكذلك الممارسات والإجراءات الموصى بها، المشار إليها فى الفقرات ١، ٢، ٣ تلك التى تهدف إلى الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، ولا سيما منها المواد الصامدة فى البيئة البحرية.).

وقد نصت هذه الاتفاقية على تنفيذ الالتزامات الواردة فى المادة السالفة، فنصت فى المادة (٢١٣) منها تحت عنوان التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من مصادر فى البر، على (تنفذ القوانين والأنظمة التى تعتمدها وفقا للمادة ٢٠٧ وتعتمد من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى لإعمال القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة، أو مؤتمر دبلوماسى لتمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر وتخفيضه والسيطرة عليه.).

ويتمثل الالتزام هنا بتنفيذ مانصت عليه الاتفاقية فى المادة (٢٠٧) وكافة التدابير والمعايير والنظمة والقوانين التى سنتها الدول أو الواردة فى اتفاقيات دولية، أو من منظمات دولية مختصة.

ثانيا: التلوث عن أنشطة تخص قاع البحار

يعتبر التلوث الصادر عن قيعان البحار واستغلال مواردها، من أكثر الأسباب المؤدية لتلوث البيئة البحرية، خاصة بعد ظهور البترول فى هذه المناطق، وتكالب الدول على أستخراج البترول من هذه المناطق، وهناك أيضا أنشطة أخرى تلوث البيئة البحرية فى هذه المنطقة، مثل إنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل العملاقة التى تحمل المواد البترولية أو الكيميائية أو غيرها من المواد الخطرة، فضلا عن اقامة مستودعات التخزين، ومد خطوط أنابيب الزيت والغاز الطبيعى السائل، واستخدام حركة المد والجزر والتيارات والميل الانحدارى فى توليد الطاقة الكهربائية، ووضع وتثبت الجزر الصناعية والمنشآت والهياكل الطافية، واستخراج المعادن كالرصاص والقصدير، وإلى غير ذلك من أنشطة تعتبر فى مجموعها مظهرا من مظاهر التقدم التكنولوجى[1].

(1) Haflman, R.M.: Towards an environmenentally sound law of the see, The international institute for environment and development, (1974) pp. 9 - 10 .

وقد ورد الالتزام على حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والعمل على السيطرة عليه ومكافحته الصادر عن الأنشطة فى قيعان البحار، فى اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط إفريقيا، فنصت فى المادة الثامنة (تتخذ الأطراف المتعاقدة، كل ما يلزم من التدابير لمنع وخفض ومكافحة والسيطرة على التلوث الناشئ عن أو المتصل بأنشطة تتعلق باستكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر وباطن أرضه، والخاضعة لولايتها القضائية ومن الجزر الاصطناعية والمنشآت والبنى الموجودة فى نطاق ولايتها.).

ونصت أيضا اتفاقية حماية البيئة البحرية والساحلية للبحر المتوسط، على هذا الالتزام فنصت فى المادة السابعة على (تتخذ كافة الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن فى منطقة البحر المتوسط الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القارى وقاع البحر وتربته التحتية.).

ويقع على الدولة الساحلية أيضا الالتزام بأن تضع من القوانين والأنظمة التى تكفل منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، والناجم عن أوجه النشاط المختلفة المتعلقة بقاع البحر، وما يرتبط بها، وعما يدخل فى ولايتها من جزر صناعية ومنشآت وتركيبات، وهى تلتزم بأن تكون تلك القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية، وعليها أن تعمل على تنسيق سياستها فى هذا الصدد على الصعيدين العالمى والإقليمى، من خلال المنظمات الدولية المختصة، أو مؤتمر دبلوماسى لوضع قواعد ومعايير دولية فى هذا الصدد[1].

---

(1) راجع للمؤلف، الدولة فى القانون الدولى العام، دار ايتراك، القاهرة، ٢٠٠٩م، ص: ١٤٥.

فنصت المادة ٢٠٨ من قانون البحار الجديد على (١ – تعتمد الدول الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، وعما يدخل فى ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات وذلك عملا بالمادتين ٦٠ و ٨٠.

٢ – تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

٣ – لا تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير أقل فعالية من القواعد والمعايير الدا!ولية الموصى بها من الممارسات والإجراءات الدولية.

٤ – تسعى الدول إلى المواءمة بين سياستها فى هذا الصدد على الصعيد الإقليمى المناسب.

٥ – تضع الدول، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى، قواعد ومعايير وما يوصى بها من ممارسات وإجراءات، على الصعيدين العالمى والإقليمى، لمنع تلوث البيئة البحرية المشار إليه فى الفقرة ١ وخفضه والسيطرة عليه. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة.).

وهذا الالتزام الأخير كان محل خلاف بين الدول قبل صياغته، لأن المنظمة البحرية الاستشارية كانت قد تبنت اتجاها لاخضاع ولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها للقواعد والنظم الدولية المتفق عليها، وقد أيدت هذا الرأى بعض الدول الكبرى، على أساس أن خضوع الدول الساحلية لتلك النظم والمعايير لا يتعارض مع حقوق الولاية والسيادة التى تتمتع

بها الدول على مناطقها البحرية، كما أن الحقوق الاقتصادية الخاصة للدول الساحلية لا يجب أن تكون حائلا لتحقيق مصلحة المجتمع الدولى فى حماية البيئة البحرية وصيانة ثرواتها فضلا عن أن مصلحة المجتمع الدولى تتطلب – بلا شك – وضع الأنظمة والمعايير الفعالة التى يجب أن يلتزم بها الجميع لحماية المصلحة العليا للجنس البشرى[١].

وقد عارضت مجموعة الدول النامية هذا الاتجاه، لأن خضوع الدول الساحلية للقواعد والمعايير الدولية – الخاصة بحماية البيئة البحرية وصيانتها من التوث – وتطبيق تلك النعايير على مناطقها البحرية أمر يتعارض مع حقوقها المقررة على تلك المناطق، وأن مسئوليتها الكاملة فى استكشاف واستثمار موارد تلك المناطق، تتطلب بالضرورة أن يكون لها حق حمايتها وصيانتها فى ضوء معيار المتكلبات الوطنية، استنادا لتشريعاتها الداخلية، لأن مصلحتها فى منع الأضرار بالثروات الحية والسيطرة على مصادر التلوث البحرى على ضوء المعايير والأنظمة والقواعد السائدة[٢].

وأنتهى الخلاف السابق بالأخذ بوجهة نظر الدول النامية، على أساس أن يكون للدول الساحلية حق وضع القواعد والأنظمة بمكافحة التلوث فى المناطق البحرية التى تحت ولايتها، على أن تتقيد تلك الدول بألا تكون هذه القواعد والأنظمة أقل فاعلية عن القواعد والمعايير الدولية الصادرة فى هذا الشأن، مع

---

(1) راجع تقرير المدير التنفيذى لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة أمام الدورة الثانية لمؤتمر قانون البحار بكاركاس بتاريخ ٨ يوليه سنة ١٩٧٤م.

(2) راجع الوثيقة رقم:

- UN.Doc, A\Ac. Conf 138\Sc. LlI\ L. 47.
- UN.Doc. A\Conf 62\C.3\L.6.

وجوب التزامها بأية قواعد أو معايير أو نظم يتم الاتفاق عليها عن طريق المنظمات الدولية أو فى نطاق مؤتمر دبلوماسى. ويدخل ضمن هذا الالتزام – بطبيعة الحال – وضع التدابير الضرورية لمنع الحوادث، ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات فى البحر، وتنظيم وتصميم كل المنشآت والأجهزة المستخدمة وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقهما، بما يؤدى إلى صيانة البيئة البحرية وعدم تعرضها لأخطار التلوث[1].

وقد عرضت الاتفاقية السالفة على طريقة تنفيذ الالتزام الوارد هنا فى المادة (٢١٤) فنصت على (تنفذ الدول القوانين والأنظمة التى تعتمدها وفقا للمادة (٢٠٨) وتعتمد من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير ما يلزم لإعمال القواعد والمعايير الدولية المنطقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية متخصصة، أو مؤتمر دبلوماسى لتمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، ومما يدخل فى ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات، ولتخفض هذا التلوث وتسيطر عليه، وذلك عملا بالمادتين ٦٠ و٨٠).

طالبت المادة السابقة بضرورة تنفيذ التدابير والاجراءات والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث الصادر عن هذا المصدر، الصادرة عن المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق اتفاقية دولية صادرة عن مؤتمر دبلوماسى عام.

ثالثا: التلوث الصادر عن أنشطة فى المنطقة

يقصد بالمنطقة قيعان البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجودين خارج حدود الولاية الوطنية وقد وضع القانون الدولى الجديد للبحار نظاما دوليا

---

(1) راجع المادة (٩٤) الفقرتين ج ود من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.

لاستكشاف واستغلال موارد المنطقة لصالح البشرية جمعاء، باعتبار تلك الموارد (تراثا مشتركا للإنسانية، وأنشأت لهذا الغرض سلطة دولية تنوب عن البشرية فى استثمار واستغلال تلك الموارد وفقا للقواعد والمبادئ الواردة فى المواد من ١٣٦ حتى ١٤٣ والمادة ١٥٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، لذلك ينبغى أن تجرى الأنشطة فى هذه المنطقة وفقا للنظام الذى تضعه السلطة فى المواد من ١٤٥ – ١٥٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.

فقد نصت المادة (١٤٥) من قانون البحار الجديد على (تتخذ التدابير اللازمة وفقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة فى المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التى قد تنشأ عن هذه الأنشطة، وتحقيقا لهذه الغاية، تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف بين أمور أخرى إلى:

(أ) منع التلوث والأخطار الأخرى التى تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل، وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الأيكولوجى للبيئة البحرية، مع إيلاء اهتمام خاص إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة مثل الثقب، والكراءة، والحفر، والتخلص، من الفضلات، وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة،

(ب) حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية فى البيئة البحرية.).

بعد أن أشارت المادة السابقة إلى وجوب قيام السلطة باعتماد القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة التى تهدف إلى حماية البيئة البحرية، أكتفت الفقرة الأولى من المادة (٢٠٩) بالنص على (توضع وفقا للجزء الحادى عشر قواعد وأنظمة وإجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن هذه

الأنشطة فى المنطقة وخفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد والأنظمة والإجراءات من وقت لاخر حسب الضرورة).

ولكن المادة ذاتها فى الفقرة الثانية فرضت على الدول التزاما بوضع قوانين وأنظمة لمنع خفض تلوث البيئة البحرية الصادر عن الأنشطة فى المنطقة سواء من السفن والمنشآت والتركيبات وغيرها من الأجهزة التى ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها أو تعمل تحت سلطتها، بحيث لا يكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والأنظمة أقل فعالية من القواعد والأنظمة التى تضعها السلطة فى هذا الشأن[1].

ويستوى أن تقوم بالأنشطة فى المنطقة السلطة أو عن طريق حكومات الدول الأطراف أو مؤسساتها بالأشتراك مع السلطة أو عن طريق الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الذين يحملون جنسيات الدول الأطراف أو الذين يكون لهذه الدول أو لرعايا سيطرة فعلية عليها، ورقابة السلطة هنا يجب أن تمتد لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التى قد تنشأ عن هذه الأنشطة، لذلك يتعين على السلطة الدولية لقاع البحار أن تضع القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة لمنع ومكافحة تلوث البيئة والسيطرة على أية أخطار تهددها – بما فيها السواحل – وكذلك لمنع الإخلال بالتوازن للبيئة البحرية، مع الاهتمام بصفة خاصة باتخاذ التدابير المناسبة للحماية من الأضرار المترتبة على الحفر أو التنقيب أو التخلص من النفايات، أو إقامة وتشغيل وصيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة[2].

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٥٠٦.

(2) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٥٠ – ٥١.

لذلك يقع التزام على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث فى المنطقة، أما بتنفيذ التدابير والإجراءات واللوائح التى تصدرها السلطة، أو تقوم الدول بعمل قوانين وتصدر تشريعات وطنية الغرض منها حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه. وقد نصت المادة (٢١٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تنفيذ الالتزامات فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية فى المنطقة من التلوث، فنصت على (يحكم الجزء الحادى عشر تنفيذ القواعد الإجراءات الدولية الموضوعة وفقا لذلك الجزء لتمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن الأنشطة فى المنطقة وتخفضه وتسيطر عليه.).

رابعا: التلوث عن طريق الإغراق

يقصد بالإغراق التخلص عمدا من النفايات أو المواد الأخرى وذلك بإلقائها فى البحر، سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من المنشآت والتركيبات الصناعية المقامة فى البحر، وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م الأغراق فى المادة الخامسة منها، فنصت على أنه (١- أى تصريف متعمد فى البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية.

٢- أى أغراق متعمد فى البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية.

ولا يشمل الإغراق ما يلى:

١- تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذى يصاحب التشغيل الاعتيادى للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها فى البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلان أو المواد الأخرى التى تنقل

بواسطة أو إلى سفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات صناعية أخرى يتم تشغليها فى البحر لغرض التخلص من مثل هذه المواد، أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات.

٢ – إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها، بشرط إلا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الاتفاقية.).

يعتبر الأغراق من أهم وأخطر مصادر التلوث، لأنه يحوى على مواد سامة أو مؤذية أو ضارة، وغالبا ما يأتى هذا التلوث عمدا، كما أن هذا التلوث يؤثر على الخواص الطبيعية للمياه البحرية، وعلى الأحياء المائية ويقضى عليها بالتدرج، فضلا عن أن هذا التلوث يصيب الإنسان، عن طريق تناوله للاسماك، التى تعتبر غذاء رئيسيا للشعوب، وقد أكدت على ذلك لجنة علوم البحار باكاديمية العلوم بالولايات المتحدة، وأضافت أن عودة النفايات المشعة للانسان عن طريق تناوله الغذاء البحرى الملوث يشكل احتمالا للمخاطر التى يمكن أن تنتج عن أغراق هذه النفايات فى المياه الشاطئية[١]، لذلك حظى هذا النوع من التلوث باهتمام واسع على الصعيدين العالمى والإقليمي، خاصة بعد أن زادت نسبة وخطورة التلوث من هذا المصدر.

وقد اهتمت بمعالجة التلوث الصادر عن الإغراق اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن البحر العالى، فى المادة (٢٥) منها فنصت على (١ – كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات

---

(١) الدكتور / سمير محمد فاضل، المسئولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، رسالة دكتوراه، عالم الكتب، عام ١٩٧٦م، ص: ٢٤٠.

المشعة مع الوضع فى الاعتبار جميع القواعد واللوائح التى تضعها المنظمات الدولية المختصة.

٢ – كل الدول ملزمة بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة فى وضع الإجرءات الرامية إلى منع تلوث البحار أو الهواء الذى يعلوها والناتج عن أى نشاط يتضمن استخدام المواد المشعة أو أى طاقة أخرى ضارة) وقد انتهى الأمر باقرار اتفاقية دولية لمنع التلوث البحرى الناتج عن الإغراق، وعرضت للتوقيع عليها فى لندن.

وقد أشارت اتفاقية لندن فى الديباجة إلى أهمية البيئة البحرية وما بها من أحياء مائية للبشرية جمعاء، ونصت المادة الأولى على التزام الدول الأطراف بمراقبة كافة مصادر التلوث البحرى وخاصة النفايات التى تؤدى إلى الإضرار بصحة الإنسان أو الإضرار بالموارد الطبيعية للبحار أو تعوق استخدماته الأخرى المشروعة، وقد قررت المادة الرابعة من تلك الاتفاقية أن على الدول الأطراف حظر إجراء أى عملية إغراق للنفايات إلا بتصريح.

وقد نصت الاتفاقية على ثلاث قوائم للنفايات، تتمثل فى القائمة السوداء، وتشمل المواد الأكبر خطورة والتى لا يمكن الترخيص بإغراقها فى البحر إلا فى حالة الضرورة القصوى، والقائمة الرمادية وتشمل المواد الأقل خطورة والتى يمكن السماح بإغراقها بموجب تصاريح خاصة وبشروط معينة، وخارج هاتين القائمتين تندرج باقى المواد التى يشترط لغراقها مجرد الحصول على أذن وذلك بعد التحقق من طبيعتها، وعلى كل دولة أن تحدد الجهة المختصة داخليا بمنح التراخيص، ووضع العقوبات التى يجب أن توقع على كل المخالفات التى تحدث[١].

---

(1) الدكتور / عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٤٣.

ومن مظاهر الاهتمام أيضا اجتماع دول شمال وشرق الأطلسى فى سبتمبر عام ١٩٧١م فى أوسلو بالنرويج، وأبرموا اتفاقية لمنع التلوث البحرى بواسطة الإغراق من السفن والطائرات، وتنطبق هذه الاتفاقية بين الدول الأعضاء بالنسبة للسفن التى تحمل مواد بقصد إغراقها فى أقاليم الدول الأطراف، والسفن والطائرات المسجلة فى هذه الدول إذا قامت بعملية الإغراق فى بعض المناطق المحدودة، وبالنسبة للبحر الأبيض فقد دعت منظمة الأمم المتحدة إلى مؤتمر دولى فى برشلونة لمناقشة حماية هذا البحر من خطر التلوث، وقد أنتهى هذا المؤتمر الذى اشتركت فيه الدول العربية والأوربية المطلة عليه، إلى إقرار اتفاقية لحماية البحر المتوسط ضد التلوث[١] وألحق بها بروتوكول خاص بمنع التلوث فى البحر المتوسط الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات[٢].

ومن مظاهر الاهتمام الدولى أيضا أنعقاد مؤتمر إقليمي بالكويت فى إبريل عام ١٩٧٨م، وقد اشترك فيه الدول الثمانية المطلة على الخليج العربى وأسفر هذا المؤتمر عن إبرام اتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية للخليج من التلوث، ونصت هذه الاتفاقية فى المادة الخامسة على إلتزام الدول الأطراف بمكافحة التلوث الناشئ عن طريق الإغراق، والامتثال الفعال للقواعد الدولية الواردة فى الاتفاقيات الدولية ذات الشأن[٣].

ومن مظاهر الاهتمام الدولى بالتلوث البحرى عن طريق الإغراق، ما

---

(1) Convention for the Protection of Mediterranean Sea against Pollution (1976). I.L.M, Vol. XV(1976), P.258

(2) Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by umpping form Ship and Aircrafts. I.L.M Vol XV (1976), P. 300.

(3) الدكتور/ عبد الله الأشعل، حماية البيئة البحرية للخليج العربى من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد (٣٦) ص: ٢٠١ وما بعدها.

نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فى المادة (٢١٠) منها لحماية البيئة البحرية من التلوث عن طريق الإغراق من السفن او الطائرات فنصت على التزامات عدة هى:

(أ) التزام الدول بوضع قوانين وتشريعات وطنية لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر وخفضه والسيطرة عليه. وعلى أن تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لتحقيق هذا الهدف، ويشترط أن تتضمن هذه القوانين والتشريعات والتدابير منع القيام بأى إغراق دون الحصول على أذن بذلك من السلطات المختصة لتلك الدول، والتى يجب عليها التأكد من نوع وطبيعة المواد المراد إغراقها.

(ب)يتعين على الدول أن تسعى إلى وضع قواعد معايير دولية عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى وذلك للالتزام بها على الصعيدين الإقليمى والعالمى عند الممارسة العملية فى مكافحة هذا المصدر.

(ج) عدم جواز الإغراق فى البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القارى لأحدى الدلو الساحلية دون الحصول على موافقها الصريحة والمسبقة على عملية الإغراق المزمع القيام بها.

(د) تخويل الدول الساحلية حق تنظيم ومراقبة الإغراق فى مناطقها البحرية وذلك بعد التشاور الواجب مع الدول الساحلية الأخرى التى تتأثر بالإلقاء بسبب موقعها الجغرافى.

ومن الجدير بالذكر فإن هذه الأحكام السالقة لا تسرى إلا بالنسبة للإغراق العمدى المقصود به التخلص من النفايات أو المواد الضارة عن طريق إلقائها فى البحر، ومن ثم فأنها لا تمتد لتشمل التخلص غير المتعمد للنفايات أو غيرها

الناجم عن التشغيل العادى للسفن والمنشآت الصناعية المقامة فى البحر أو معداتها، وذلك خلاف الفضلات والمواد الأخرى التى تنقل بواسطة أو إلى السفن أو الطائرات أو المنصات أو غيرها من المنشآت الصناعية المقامة فى البحر والعاملة فيه بغرض التخلص منها، أو تلك التى تكون ناجمة عن معالجة أحد الفضلات أو غيرها من المواد على هذه السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت، كما لا يشمل مفهوم الإلقاء إيداع مواد لغرض آخر غير مجرد التخلص منها، بشرط إلا يتعارض هذا الإيداع مع أهداف الاتفاقية[1].

وقد عالجت اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط إفريقيا، مكافحة التلوث عن طريق الإغراق فى المادة السادسة منها تحت عنوان التلوث الناتج عن الإغراق لمواد من السفن أو الطائرات فنصت على (تتخذ الأطراف المتعاقدة كل التدابير المناسبة لمنع وخفض ومكافحة والسيطرة على تلوث المجال الذى تغطية الاتفاقية، والناجم عن إغراق مواد فى البحار من السفن أو الطائرات، وتضم أن يتم فى المجال الذى تغطية الاتفاقية التطبيق الفعال للقواعد والمعايير المعترف بها دوليا والمتصلة بالسيطرة على هذا النوع من التلوث.).

---

(1) راجع المادة الخامسة الفقرة الأولى من الاتفاقية.

خامسا: التلوث من السفن

لا يقتصر التلوث الناتج عن السفن على الإغراق السابق بيانه، ولكن قد يصدر التلوث من السفن فى عدة صور أهمها(١):

(أ) التلوث الناتج عن التفريغ المتعمد فى البحر لمياه الاتزان (الصابورة) التى تحملها عادة ناقلات البترول عند مغادرتها ميناء التفريغ متجهة إلى موانئ الشحن بهدف توازنها أثناء سيرها، حيث تتخلص السفينة من تلك المياه وهى محملة ببقايا البترول من ميناء الشحن، ويشكل التلوث الناشئ عن إلقاء الصافورة وكذلك ،مياه غسل الصهاريج، إلى جانب ما يحدث كثيرا من تسرب لكميات الزيت الخام أثناء عمليات شحن وتفريغ الناقلات ما يقرب من ٤٠% من نسبة التلوث بالزيت الصادر عن السفن.

(ب) التلوث الناجم عن الكوارث البحرية التى تنشأ من جراء تصادم السفن أو جنوحها وهى محملة بمواد بترولية، أو مواد أخرى ضارة مثل الكيماويات.

تكمن خطورة هذا النوع من التلوث فى الكميات الضخمة من الزيت التى تختلط بمياه البحر ويتسبب عنها آثار مدمرة للأحياء البحرية وقلب الموازين فى البيئة البحرية، وقد آثارت كثرة حوادث تصادم ناقلات البيرول أو جنوحها أو

---

(1) أنظر فى ذلك:

- الدكتور/ حقى أحمد غاريو، النقل البحرى وتلوث مياه البحر بالزيت، مجموعة أبحاث المؤتمر الأول لتلوث البيئة، جامعة الأسكندرية عام ١٩٧٣م، ص: ٣٢-٣٥.
- الدكتور/ حسن على أنس، تلوث البحار بالمواد البترولية وطرق مكافحتها، مجموعة أبحاث المؤتمر الأول لتلوث البيئة، جامعة الأسكندرية، عام ١٩٧٣م، ص: ١-١٦.
- Richard, S,&Anita, Y.: Marine Pollution from Vessels in critical environmental issues on the law of sea (1975), pp: 19 – 29.

غرقها الأهتمام، لما يترتب على ذلك من آثار ضارة خاصة للمناطق البحرية المجاورة لشواطئ الدول الساحلية – سواء من الناحية الصحية أو من نواحى الاستغلال الأخرى – فقد أهتمت الدول الساحلية اهتماما كثيرا بذلك، أثناء أنعقاد دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وساد فى المؤتمر اتجاهين هما[١]:

الاتجاه الأول: ويتضمن الدول الساحلية، وهى مجموعة الدول النامية التى قد تمتلك سفنا، ولكنها تصرف جل اهتمامها لحماية شواطئها وموارها الطبيعية فى مواجهة الأخطار الناتجة عن التلوث الصادر من السفن، ويري أنصار هذا الاتجاه المطالبة بالحد من سيطرة وتحكم دولة العلم، وضرورة أمتداد سلطاتها لمناطق بحرية كبيرة لحمايتها المحافظة عليها، مع أخضاع السفن التى تتواجد بتلك المناطق أو بموانئها لوسائل الرقابة التى تفرضها، كإجراءات وقائية تمنع التلوث، مع منحها الحق فى معاقبة السفينى المخالفة لذلك.

وترى الدول النامية أن المواد ٢٠ و٢٦ و٣٠ من النص المعروض للتفاوض لا يضمن حقوق الدول الساحلية، وطلبت بإعادة نظر فى هذه المواد حتى تعطى الدول الساحلية سلطات أوسع لوضع القواعد والمعايير وتنفيذها فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما طالبت بحق الدول فى الإعلان عن منطقة خاصة فى المنطقة الاقتصادية حسب ما تراه ضروريا للحفاظ على بيئتها البحرية وثرواتها الحية، ومنحها حق تقليص الملاحة فى هذه المناطق، وتقليص سلطات دولة العلم.

الاتجاه الثانى: ويشمل الدول صاحبة النشاط البحرى والتى تمتلك أساطيل

---

(١) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٥٠٧.
- المستشار/ إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٣٨٨.

تجارية كبيرة، وهى الدول التى قبلت المواد ٢٠ و٢٦ و٣٠ من النص المعروض للتفاوض، ورأت أنها تصلح أساسا للمفاوضات مع أمكانية إجراء بعض التعديلات عليها، ورفضت هذه الدول منح سلطات واسعة للدول الساحلية، كإيقاف وحجز السفن والصعود على ظهرها إلا فى حالات الخطورة الكبيرة أو فى حالات أمتناع السفن عن أعطاء المعلومات والضمانات، ومجموعة الدول الحبيسة التى تمتلك أيضا أساطيل تجارية كبيرة، وترى هذه الدول منح أكبر السلطات لدولة العلم الذى ترفعه السفينة أينما وجدت حتى لو كانت داخل ميناء دولة أخرى.

وقد اتخذت المادة ٢١١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار موقفا توفيقيا بين هذه الاتجاهين السابقين فنصت على (١ – تضع الدول، عاملة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى عام، قواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتشجع بنفس الطريقة، وحيثما كان ذلك مناسبا، اعتما نظم لطرق المرور التى تستهدف الاقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التى قد تسبب تلوث البيئة البحرية، بما فى ذلك ساحل الدولة الساحلية والضرر الناجم عن التلوث الذى يلحق بمصالحها المرتبطة به. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعاييير بنفس الطريقة من وقت لآخر، حسب الضرورة.

٢ – تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التى ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه. ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسى عام.

٣ – على الدول التى تفرض شروطا معينة على دخول السفن الأجنبية إلى

موانئها أو مياهها الداخلية أو على أستخدام محطاتها البحرية القريبة من الشاطئ بهدف منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وأن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تبلغها المنظمة الدولية المختصة. وحينما تضع دولتان ساحليتان أو أكثر فى محاولة منها المواءمة بين سياساتها فى هذا الشأن، متطلبات تكون متطابقة الشكل، يبين التبليغ الدول التى تشترك فى هذه الترتيبات. وعلى كل دولة أن تشترط على ربان سفينة ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، عند ابحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة فى هذه الترتيبات التعاونية، وأن يزود تلك الدولة، بناء على طلبها، بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة، إلى دولة واقعة فى نفس المنطقة الإقليمية ومشتركة فى مثل هذه الترتيبات التعاونية، وأن يبين، إذا كان الأمر كذلك، ما اذا كانت السفينة مستوفية اشتراطات دخول موانئ تلك الدولة. ولا تخل هذه المادة باستمرار ممارسة سفينة لحقها فى المرور البرئ أو أنطباق الفقرة ٢ من المادة (٢٥).

٤ – للدول الساحلية، فى ممارستها داخل بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحرى من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما فى ذلك السفن التى تمارس حق المرور البرئ ولا تعرق لهذه القوانين والأنظمة، وفقا للفرع ٣ من الجزء الثانى، المرور البرئ للسفن الأجنبية.

٥ – للدول الساحلية، من أجل التنفيذ المنصوص عليه فى الفرع ٦، أن تعتمد فيما يتعلق بمنطقتها الاقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه السيطرة عليه، تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسى عام ويكون فيها أعمال لهذه القواعد والمعايير.

٦ – (أ) حين تكون القواعد والمعايير الدولية المشار إليها فى الفقرة ١ غير

كافية لمواجهة ظروف خاصة تكون لدى الدول الساحلية أسباب معقولة للاعتقاد بأن قطاعا معينا واضحا التحديد من مناطقها الاقتصادية الخالصة هو قطاع من الضرورى لاسباب تقنية معترف بها وتتعلق بأحواله الاقيانوغرافية والإيكولوجية وكذلك باستخدامه أو حماية موارده وبالطابع الخاص للمرور فيه أن تعتمد له تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن، يجوز للدول الساحلية أن تعمد بالنسبة إلى ذلك القطاع، وبعد إجراء مشاورات مناسبة مع أى دولة أخرى يعينها الأمر عن طريق المنظمة الدولية المختصة. إلى توجيه تبليغ بشأن هذا القطاع إلى تلك المنظمة تورد فيه الأدلة العلمية والتقنية المؤيدة لذلك ومعلومات عن مرافق الاستقبال الضرورية. وتبت المنظمة، فى عضون ١٢ شهرا من استلام هذا التبليغ، فيما إذا كانت الأحوال السائدة فى ذلك القطاع تتطابق مع المتطلبات المبينة أعلاه فإذا قررت المنظمة ذلك، جاز للدول الساحلية أن تعتمد لذلك القطاع قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تنفذ بها القواعد والمعايير الدولية أو الممارسات الملاحية التى تقضى المنظمة بانطباقها على القطاعات الخاصة. ولا تصبح هذه القوانين والأنظمة سارية على السفن الأجنبية إلا بعد مضى ١٥ شهرا من تقديم التبلغ إلى المنظمة.

(ب) تنشر الدولة الساحلية أعلانا بحدود اى قطاع معين واضح التحديد من هذا القبيل.

(ج) إذا كانت الدول الساحلية تعتزم اعتماد قوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه فان عليها، فى نفس الوقت الذى تقدم فيه التبليغ السالف الذكر، أن تخطر المنظمة بذلك. ويجوز أن تتناول هذه القوانين والأنظمة الإضافية حالات التصريف والممارسات الملاحية ولكن يتعين إلا تتطلب من السفن الأجنبية أن تراعى فى تصميمها أو

بنائها أو تكوين طواقمها أو فى معداتها، معايير غير القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما وتصبح هذه القوانين والأنظمة الإضافية سارية على السفن الأجنبية بعد مضى ١٥ شهرا من تقديم التبليغ إلى المنظمة بشرط أن توافق المنظمة عليها فى غضون ١٢ شهرا من تقديم التبليغ.

٧ – ينبغى أن تتضمن القواعد والمعايير الدولية المشار إليها فى هذه المادة، من بين ما تضمنه، تلك المتصلة بالقيام فورا باخطار الدولة الساحلية التى قد يتأثر ساحلها ومصالحها المرتبطة به بالحوادث التى تنطوى على تصريف أو احتمال حدوث تصريف بما فى ذلك الحوادث البحرية.).

وقد نصت المادة السادسة من اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية فى البحر المتوسط على مكافحة التلوث من السفن فنصت على (تتخذ الدول الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التى تتمشى مع القانون الدولى لمنع التلوث والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن فى منطقة البحر المتوسط الذى تسبب فيه عمليات التصريف من السفن وضمان التنفيذ الفعال فى تلك المنطقة للقواعد المعترف بها عامة على الصعيد الدولى المتعلقة بمكافحة هذا النوع من التلوث.).

وقد ذهبت إلى ذلك أيضا اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط إفريقيا، فنصت فى المادة الخامسة منها على (تتخذ الدول الأطراف المتعاقدة جميع التدابير المناسبة تمشيا مع القانون الدولى لمنع وخفض ومكافحة التلوث والسيطرة عليه فى المنطقة التى تغطيها الاتفاقية والناجم عن التصرفات التى عادة ما تتسرب من السفن أو الناشئة عن وقوع حوادث وتضمن أن تتم فى المجال الذى تغطية الاتفاقية التطبيق الفعال للقواعد والمعايير المعترف بها دوليا المتصلة بالسيطرة على هذا النوع من التلوث.).

سادسا: التلوث الصادر من الجو أو من خلاله

من مصادر التلوث التى حازت على اهتمام المجتمع الدولى، التلوث من الجو أو من خلاله للبيئة البحرية، حيث تم إبرام اتفاقيات دولية عدة تناولت مكافحة التلوث منها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م حيث نصت فى المادة (٢١٢) على (١ – تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض هذا التلوث والسيطرة عليه تنطبق على المجال الجوى الخاضع لسيادتها وعلى السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات، المسجلة فيها مراعية ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات واجراءات موصى بها، وسلامة الملاحة الجوية.

٢ – تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

٣ – تسعى الدول، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى، إلى وضع قواعد معايير وما يوصى بها من ممارسات وأجراءات، على الصعيدين العالمى والإقليمى، لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.).

وقد نصت المادة (٢٢٢) من ذات الاتفاقية على كيفية التنفيذ فنصت على (تقوم الدول، داخل المجال الجوى الخاضع لسيادتها أو بالنسبة للسفن الرافعة لعلمها أو السفن والطائرات المسجلة فيها، بتنفيذ أنظمتها وقوانينها المعتمدة وفقا للفقرة الأولى من المادة (٢١٢) ولغيرها من أحكام هذه الاتفاقية، وتعتمد من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة، أو مؤتمر دبلوماسى لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض ذلك التلوث

والسيطرة عليه، وذلك طبقا لجميع القواعد والمعايير الدولية المتصلة بالأمر والمتعلقة بسلامة الملاحة الجوية.).

رغم أن التلوث البحرى القادم من الجو أو من خلاله، يعتبر قليل نسبيا إذا ما قورن بمصادر التلوث الأخرى، إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ساوت بين الدول نحو مكافحة هذا النوع من التلوث وغيره من مصادر التلوث الأخرى فى الالتزامات، عن طريق إلزامها بسن تشريعات وقوانين وطنية، تنطبق علة مجالها الجوى الخاضع لسيادتها وعلى السفن الرافعة لعلمها أو السفن والطائرات المسجلة فيها، وأن تكون هذه القوانين والتشريعات متفقة مع القواعد والمعايير والممارسات والإجراءات الدولية الواردة فى الاتفاقية، بشرط مراعاة سلامة الملاحة الجوية[1].

رغم أقتصار الاتفاقية السالفة على مصادر التلوث السابق بيانها، إلا أن الأمر لا يقتصر عليها فقط دون ظهور مصادر أخرى، منها ما نصت عليه اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية فى البحر المتوسط فى المادة (١١) منها تحت عنوان التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود ونصت على (تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لمنع تلوث البيئة والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن الذى يتسبب فيه نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود وخفض عمليات النقل عبر الحدود إلى أدنى حد ممكن والقضاء عليها كلما كان ذلك ممكنا.).

مكافحة التلوث البحري من مصادر في الجو، أو من خلاله ". ويحدث هذا النوع من التلوث بسبب الأمطار الحمضية، التي تتكون في طبقات الجو، وتتساقط

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٥٢.

في البيئة البحرية، وتؤدي إلى تلوثها .ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي أبرمت لمكافحة هذا النوع من التلوث على المستوى الدولي، اتفاقية جنيف للتلوث بعيد المدى للهواء عبر الحدود لعام ١٩٧٩، والتي تم إبرامها في إطار اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، وقد يحدث التلوث من الغلاف الجوي بسبب إجراء التجارب، والتفجيرات النووية، والتي يكون لها آثارها خطرة، ومدمرة على البيئة البحرية، وقد منع القانون الدولي إجراء مثل هذه التجارب[١].

ومنها أيضا الالتزام بمكافحة التلوث الناشئ عن استخدام الطاقة النووية، رغم عدم نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عليه، إلا أن اتفاقية بروكسل المبرمة فى ١٧ سبتمبر عام ١٩٧١م والخاصة بالمسئولية المدنية فى مجال النقل البحرى للمواد النووية قد تكفلت بمعالجة التلوث الناتج عن إلقاء الفضلات النووية فى البحر، كما اهتمت اتفاقية موسكو للخطر الجزئى للتجارب النووية لعام ١٩٦٣م بهذا الأمر، وأيضا اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن أعالى البحار التى نظمت عملية إغراق المواد النووية فى البحار[٢]

---

(1) الباحث / عبد السلام علي عبد السلام الأميلس الفيتوري، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة ماجستير، أكاديمية الدراسات العليا، قسم القانون، طرابلس ليبيا، عام ٢٠٠٨م، ص: ١٤٧.

(2) الدكتور/ سمير محمد فاضل، التخلص من الفضلات الذرية فى البحار فى ضوء أحكام القانون الدولى العام،، المجلة المصرية للقانون الدولى، عام ١٩٧٦م، ص: ١٦٩ – ١٩٨.

المبحث الثانى

المبادئ القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث

يحكم الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية فى القانون الدولى للبحار، عدة مبادئ قانونية تتحكم فى نطاقه ومضمونه وايضا مفهومه، وهذه المبادئ وردت فى الاتفاقيات الدولية وأيضا فى بعض الأحكام الصادرة من القضاء الدولى، نتعرض بالدراسة فى هذا المبحث لهذه المبادئ القانونية، وهذه المبادئ هى:

أولا: مبدأ حسن الجوار.

ثانيا: حق الإنسان فى بيئة سليمة.

ثالثا: مبد الحيطة.

رابعا: مبدأ التعسف فى استعمال الحق.

أولا: مبدأ حسن الجوار

يقصد بهذا المبدأ أنه إذا كان من واجب كل دولة أن تمارس سلطاتها واختصاصها على إقليمها، بشرط إلا يؤدى ذلك لإحداث آثار ضارة مباشرة بإقاليم الدول الأخرى، ويعد حكم التحكيم فى قضية Trail Smelter (Arbitration) أشهر الأحكام التى اكدت على هذا المبدأ، وقد جاء فى هذا الحكم (أنه لا يجوز ولا يحق لأى دولة أن تستخدم إقليمها أو تسمح باستخدامه على النحو الذى يسبب أضرارا لإقليم دولة أخرى أو بالممتلكات أو بالأشخاص القاطنين فيه[1]، وقد ذكر الفقهاء على أن هذا الحق يرتب التزامين، الأول

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، صك ٦٥ -٦٦.

الالتزام بالامتناع عن فعل كل ما من شأنه الإضرار بأقاليم الدول والجماعات المجاورة، وهذا الالتزام بالمنع يغطى أعمال من بيده السلطة، وكذلك أعمال الأشخاص الموجودين على الإقليم، وعلى السلطة الحاكمة اتخاذ الإجراءات الايجابية اللازمة لمنع وإيقاف الأعمال الضارة. والثانى مسئولية الجماعة عن الأضرار التى أصابت الدول الأخرى من الأفعال الضارة التى وقعت على أقاليمها، شريطة أن تكون هذه الأضرار من الجسامة بحيث تعرض مصالح الدول الأخرى للخطر، وتقدير هذه الجسامة يتوقف على مجموعة من العوامل الخاصة بكل حالة منفردة[1].

بات مبدأ حسن الجوار من المبادئ التى تلقى قبولا عاما فى مجال تأسيس الالتزامات الدولية عن الأضرار المترتبة نتيجة النشاطات التى تقوم بها الدول على أقاليمها[2] ورغم ذلك يرى أحد الفقهاء عدم كفاية هذا المبدأ كأساس يقوم عليه الألتزام الدولى بحماية البيئة البحرية، لأن هذا المبدأ يصدق على بعض الحالات دون الأخرى، ولا يمكن الاستناد إليه فى كافة حالات تلوث البيئة البحرية، فهذا المبدأ يكون صالحا كأساس لترتيب المسئولية عن الإضرار التى اصابت الدول المجاورة، ولكنه لا يصلح كأساس للدول البعيدة التى تضررت من هذا التلوث، مما يضعف من أمكانية قبوله[3].

ورد هذا المبدأ العديد من الاتفاقيات، والمعاهدات الدولية، سواء بشكل

---

(1) الدكتورة/ عائشة راتب، العلاقات الدولية العربية، دار النهضة العربية، عام ١٩٧٠م، ص: ١٢٣

(2) Dupuy, p. La responsabilite international des Etats pour les dommages causes par les actives technologiques industrielles,Paris (1974). P.66.

(3) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٦٧.

صريح، أو ضمني، ومنها معاهدة كارلستاد التي أبرمت ما بين السويد والنرويج عام ١٩٥٠م، والاتفاقية الأوروبية لحماية المياه العذبة من التلوث الصادرة عن مجلس أوربا عام ١٩٦٩م، وفي ديباجة معاهدة تحريم الأسلحة النووية لدول أمريكا اللاتينية لعام ١٩٦٨م، وقد أقره مجمع القانون الدولي في دورته التي عقدت بمدريد عام ١٩١١م، الخاصة ببحث وضع نظام دولي للمجاري المائية، في نص قرار جاء فيه (يمتنع علي أي دولة استغلال المياه، أو السماح باستغلالها على إقليمها بطريقة تلحق ضرراً جسيماً باستغلال الدول الأخرى لهذه المياه)، وقد أكد المجمع مرة أخرى على هذا المبدأ في دورته التي عقدت في أثينا عام ١٩٧٩م.

وقد تعرض القضاء الدولي من مبدأ حسن الجوار، وهناك للعديد من السوابق القضائية التي طبق فيها مبدأ حسن الجوار، ومنها حكم هيئة التحكيم في النزاع الذي ثار بين الولايات المتحدة الأمريكية، وكندا حول مصهر ترايل، وجاء في الحكم (أنه ليس من حق أي دولة بموجب القانون الدولي، وقانون الولايات المتحدة الأمريكية، أن تستخدم إقليمها، أو تسمح باستخدامه بطريقة تسبب ضرراً بفعل الأدخنة لأقاليم دول أخرى، أو اتجاه هذا الإقليم، أو للممتلكات، أو الأشخاص الموجودين في هذا الإقليم) وأيضا حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو في النزاع الذي ثار بين بريطانيا وألبانيا، وقد أقرته أيضاً محكمة العدل الدولية في قضية التجارب الفرنسية في جنوب المحيط الهادي، التي أثيرت من قبل استراليا ونيوزيلندا، وقد أقرت كل هذه الأحكام هذا المبدأ، وأكدت على إمكانية تطبيقه في إطار العلاقات الدولية، باعتباره أحد المبادئ العامة للقانون الدولي التي يمكن اللجوء إليها لتسوية المنازعات الدولية.

ومبدأ حسن الجوار، يعد من مبادئ القانون الدولي العرفية التي ترتب على

عاتق الدول الالتزام بعدم الإضرار ببيئة الدول المجاورة، دور مبدأ حسن الجوار في حماية البيئة البحرية ". وهذا الالتزام أشارت إليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، عندما نصت مادتها المائة وثلاثة وتسعين (١٩٣) على أن (للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية، ووفقاً لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها)، ويرى الفقه الدولي المعاصر أن الدولة المنسوب إليها الأضرار الناتجة عن التلوث تكون مسئولة دولياً على أساس مخالفتها لالتزام قانوني دولي، بالاستناد إلى مبدأ حسن الجوار باعتباره أحد المبادئ القانونية الدولية[1].

ثانيا: حق الإنسان فى بيئة سليمة

مبدأ احترام حق الإنسان في بيئة سليمة، وهذا الحق يعد من أحدث الحقوق (المعلن عنها وليس المنشئة عنها) التي أكتسبها الإنسان، وأهمها. فالدولة، والجماعة الدولية، تلتزم بحماية، بموجب هذا الحق وتحسين البيئة، والمحافظة على مواردها الطبيعية، وعدم الإضرار بها. وهذا الحق يتميز بعدة خصائص، منها:

١ – من الحقوق الجديدة.

٢ – من الحقوق العامة.

٣ – من الحقوق التضامنية.

٤ – من الحقوق القانونية.

---

(1) الباحث / عبد السلام علي عبد السلام الأميلس الفيتوري، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، المرجع السابق، ص: ١٦٧.

٥ – من الحقوق الزمنية.

لقد أشارت المواثيق الدولية، والاتفاقيات لهذا الحق بشكل صريح، أو ضمني لحق الإنسان في بيئة سليمة، ومنها[١]:

١ – العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لعام ١٩٦٦.

٢ – إعلان أستوكهولم المعني بالبيئة البشرية لعام ١٩٧٢.

٣ – الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان لعام ١٩٨١.

٤ – الميثاق العالمي للطبيعة الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة لعام ١٩٨٢.

٥ – مشروع الميثاق العربي لحقوق الإنسان لعام ١٩٨٦.

٦ – إعلان ريودي جانيرو بشأن البيئة والتنمية لعام ١٩٩٢.

٧ – اتفاقية حقوق الطفل لعام ٢٠٠٠.

٨ – مجموعة مبادئ حقوق الإنسان والبيئة.(نصوص متعددة، ومتناثرة).

قام مبدأ احترام حق الإنسان في بيئة سليمة بدور ما في حماية البيئة البحرية، فهذا الحق مرتبط بحقوق أخرى، مثل حق الحياة، والحق في الصحة، والحق في الرفاهية، وقد أكدت أحكام القانون الدولي للبيئة، وأحكام القانون الدولي لحقوق الإنسان على حق الإنسان في الانتفاع بالموارد الطبيعية للبيئة، ولكن يقع عليه في المقابل واجب احترام البيئة، وعدم الإضرار بها من جانب دول المجتمع الدولى، لذلك فهذا الحق يأخذ الطبيعة القانونية لكافة حقوق الإنسان الواردة فى الاتفاقيات

---

(1) الدكتور/ السيد مصطفى أحمد أبو الخير، نصوص المواثيق والإعلانات والاتفاقيات لحقوق الإنسان، دار ايتراك، القاهرة عام ٢٠٠٥م، ص: ٦٥- ١٥٠.

الدولية العالمية والإقليمية السابق الإشارة إليها، فهو يعد من المبادئ العامة فى القانون الدولى لحقوق الإنسان، التى تلتزم بها الدول ولا يجوز لها مخالفته أو الاتفاق على مخالفته ويقع باطلا كل اتفاق ينص على انتهاك حقوق الإنسان عامة ومن ضمنه حق الإنسان فى بيئة سواء برية أو بحرية سليمة[١].

ثالثا: مبد الحيطة

يعتبر القانون الدولى للبيئة حديث نسبيا، فقد ظهر منذ السبعينات، وقد تطور تطورا ملحوظا لمسايرة التطورات الهامة والخطيرة فى المجتمع الدولى، وقد أنتقل من مجرد قانون يستخدم فى الحالات الطارئة لمواجهة الكوارث، إلى قانون ثابت يستخدم لترتيب أوضاع المستقبل للوصول لتنمية اقتصادية دائمة، وبات فرعا مهما من فروع القانون الدولى العام، وقد ظهر من خلال ذلك مبدأ الحيطة كأحد المبادئ التى يقوم عليها النظام القانونى لحماية البيئة بصفة عامة وسواء البرية أو البحرية أو الهوائية[٢].

لقى مبدأ الحيطة اهتماما كبيرا، فقد ظهر خلال الثمانينات الماضى بمناسبة مناقشات حول المشاكل الدّولية للبيئة عام ١٩٩٢ بمناسبة مؤتمر ريو حول البيئة والّتنمية، أى بعد عشرين عاما من مؤتمر استوكهولم حول البيئة، الذي يعتبر في حدّ ذاته خطوة حاسمة في هذا الميدان، ولا يمكن اليوم، حصر الإّتفاقيات الدّولية التى ورد فيها هذا المبدأ، إلاّ أنه توصّل إلى احتلال مكانة مؤّكدة في القانون

---

(1) الدكتور / على يوسف الشكرى، حقوق الإنسان فى ظل العولمة، ايتراك، القاهرة، ٢٠٠٦م، ص: ٥٧.

(2) P. MARTIN- BIDOU, Le principe deprecaution en droit international de l,environnement , RGDIP, October – December – 1999 – N3. p:633.

الدّولى، بالنص عليه فى العديد من الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية، لدرجة أنّه تفوّق بسبب شهرته على العديد من المبادئ الأخرى .في نفس الوقت وأحيانا بدرجة متفاوتة. وقد نص على هذا المبدأ فى المؤتمر الدّولي الثاني حول حماية بحر الشمال المنظم بلندن يومي24 و 25نوفمبر1987 ، تبني إعلانا، حيث فيه المشاركون بضرورة الأخذ بوجهة إحتياطية خاصّة بتنظيم تصريف المواد الخطيرة في بحر الشمال.

تعد اتفاقية التلوّث الجوّى عن بعد، المتبناة بجنيف بتاريخ 13 نوفمبر 1979من طرف اللّجنة الإقتصادية للأمم المتّحدة لأوربا، أول اتفاقية دولية تنص على مبدأ الحيطة، ثم إتفاقية إطارية في 22 مارس 1985 حول حماية طبقة الأوزون وهذا ضمن إطار برنامج الأمم المتّحدة حول البيئة والمعروفة بإتفاقية فيينا، ودخلت هذه الإتفاقية حيّز النفاذ في 22 سبتمبر1988 م، نصت هذه الإتفاقية على التدابير الإحتياطية، فقد نصت الفقرة الخامسة من ديباجة إتفاقية فيينا على (إن الأطراف في هذه الإتفاقية وإذ لا يغيب عن بالها أيضا التدابير الاحتياطية لحماية طبقة الأوزون التي اتخذت بالفعل على الصعيدين الوطني والدولي) تعتبر معاهدة فيينا تطبيق أولى لمبدأ الحيطة.

ويعدّ ميدان حماية البيئة البحرية من التلوّث، أفضل مجال لتطبيق مبدأ الحيطة، فقد نصت المادة (٢٠٦) من اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التى نصت على (عندما تكون لدى الدّول، أسباب معقولة، للاعتقاد بأنّ أنشطة يعتزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها، قد تسبّب تلوّثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغييرات هامة وضارّة فيها، تعتمد هذه الدّول، إلى أقصى حد ممكنا عمليا، إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم تقارير عن نتائج تلك التقييمات...).

ويولي إعلان أينبارغ أهميّة خاصّة للمبدأ، وهذا فيما يخصّ إدارة وتنظيم الموارد المتعلّقة بالصّيد البحري والوقاية من التلوّث، بسبب البواخر والمواد الخطيرة، إلاّ أنّ المبدأ لم يتوّقف عن التوسّع في مجال التلوّث البحري، إذ تبّنته لجنتا باريس وأسلو خلال الثمانينات، وأصدرتا قرارات تطالب به، فقد تبّنت لجنة باريس، المنشأة ضمن إطار إتفاقية عام 1974المتعلّقة بحماية البحر من التلوّث بمواد برّية، توصية عام1989 م، تسترّد فيها تقريبا حرفيا مبدأ الحيطة حسب ما هو معرّف في إعلان لندن لسنة1987 م حول حماية بحر الشمال[1].

كما تبّنت لجنة أسلو، المنشئة ضمن إطار إتفاقية عام 1972 لحماية التلوّث البحري الناشئ عن عمليات إغراق النفايات، في عام1989 ، قرار حول تخفيض وتوقيف تصريف النفايات الصّناعية في البحر .في هذه الفترة تقريبا، بدأ مبدأ الحيطة يظهر تدريجيا بصفة دقيقة ضمن قرارات بعض الأنظمة، وأيضا مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة .حيث أوصى في1989 مّ بالأخذ مبدأ العمل الإحتياط كوسيلة، أو كأساس لسياستها فيما بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث. وقد أنتشر المبدأ فى عقد التسعينات من القرن الماضى خاصة فى مجال حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، ثم تكرسّ كمبدأ عام ضمن السّياسة البيئية في 16 مايو 1990 من طرف اللّجنة الإقتصادية للأمم المتّحدة لأوربا ببرغان وكذا إعلان مؤتمر برغان حول التّنمية الدائمة[2]، اتفاقية منع إستيراد

---

(1) L.BOISSON de CHAZOURNES, R.DESGAGNE, C.ROMANO, protection international de l'environnement - Recceuil d'instruments juridiques , Editions Pedone , 1998, p.752-776.

(2) F. OUGUERGOUÿZ ,«.La convention de Bamako sur l'interdiction، d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontieres et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique », AFDI 1992, pp. 871-884.

نفايات خطيرة ومراقبة حركتها العابرة للحدود بإفريقيا لعام ١٩٩١م نصت على مبدأ الحيطة، وتمثّل سنة 1992 نقطة إتّصال لحماية البيئة بصفة عامّة، ولمبدأ الحيطة بصفة خاصّة .إذ في غضون هذه السّنة، وفي مختلف المعاهدات، تحدّد المبدأ تدريجيا ليكشف عن مجموع مظاهره. ومن بين الإتفاقيات التي نصّت عليه، اتفاقية باريس المؤرّخة في 22 سبتمبر 1992 حول حماية الوسط البحري الأطلس، واتّفاقية هلسنكي المؤرّخة في 17 مارس1992 م حول حماية واستعمال مجاري المياه العابرة للحدود والبحيرات الدولية المؤرّخة في 2 أبريل 1992 حول حماية الوسط البحري لمنطقة بحر البلطيق. والبروتوكول الخاصبحماية البحر الأبيض المتوسّط، ضد التلوّث لأسباب برية[1].

وأخيرا، عرف مبدأ الحيطة تكريسا دوليا، إبّان مؤتمر ريو حول البيئة والتنمية الذي أدّى إلى تبني إتفاقيتين دوليتين، وهي على التّوالي، إتفاقية الأمم المتّحدة حول التّنوع البيولوجي وإتفاقية التغيرات المناخية. وكذا ثلاثة نصوص غير ملزمة وهي على التّوالي، إعلان ريو ويحتوي على سبعة وعشرون مبدأ إعلان المبادئ حول الغابات، وجدول أعمال القرن الواحد والعشرون. تنصّ إتّفاقية الأمّم المتحدة الإطارية، حول التغيّرات المناخية الموّقع عليها تتخّذ الأطراف تدابير إحتياطية لإستباق « بنيويورك في 9 مايو1992 ، وفى بتاريخ 5 يونيو 1992.فتحت معاهدة التّنوع البيولوجى، ورغم أنّ لفظ الحيطة غير مستعمل فيها

---

(1) L LUCHINI, le contenu et la portée de l'agenda 21, in les Nations Unies et la protection del'environnement: la promotion d'un développement durable, Colloque des 15 et 16 janvier 1999.
- Septièmes, rencontres Internationales D'AIX en Provence, paris, A,Pedone 1999, pp.69-77 ;
- M PRIEUR, droit de l'environnement 3° Edition, Dalloz , 19996 ,p.18.

إلاّ أنّ فكرة الإحتياط حاضرة .إذ تَنص الديباجة، على ضرورة توقع وإستدراك أسباب إنخفاض التّنوع، حتّى في حالة غياب اليقين العلمي[1] ثم جاء إعلان ريو المؤرّخ في 13 يونيو1992 ، لينصّ في مبدأه الخامس عشر على مبدأ الحيطة[2] وقد نص على مبدا الحيطة أيضا الإتفاق المتعلّق بمحافظة وإدارة مخزون الأسماك، الموّقع عليه عام 1995م ضمن المبادئ العامّة لمحافظة وإدارة مخازن الأسماك. وهو يذكر بصفة عامّة فى المادتين الخامسة والسادسة منه على،(أنّ على الدّول الأخذ بالتدّابير الإحتياطية، خاصّة في حالة غياب اليقين العلمي)وقد تمّ إدراج مبدأ الحيطة في قانون الجماعة الأوربية، عن طريق معاهد ة الوحدة الأوربية الموّقع عليها بماستريتش عام 1992م حيث تَنص الفقرة الثانية على أنّ سياسة الجماعة في ميدان البيئة، تقوم على مبدأ الحيطة، والملاحظ أنّ معاهدة أمستردام، المؤرّخة في20 أكتوبر 1997 لم تعدّل هذا الجزء من النّص، والمادة

---

(1) DOUMBE-BILLE, «Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement , Rio de Janeiro - juin 1992 » , AFDI1992 , CNRS Editions, pp 823- 843

(2) Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (annexe 1). Rapport de la conférence des nations unies sur l'environnement et ledéveloppement Rio de Janeiro 3-14 juin 1992, Volume 1. Résolutions adoptées par laconférence..Nations Unies. New York 1993 pp

Agenda 21 , Rapport de la conférence des nations unies sur l'environnement et le ,Rio de Janeiro 3 -14 juin 1992, volume 1, anexe2 résolutions adoptées par la développement.p.245 ; conférence, NU, New York 1993.

-L LUCHINI, le contenu et la portée de l'agenda 21, in les Nations Unies et la protection del'environnement: la promotion d'un développement durable. Colloque des 15 et 16 janvier 1999septièmes, rencontres Internationales D'AIX en Provence, paris, A,Pedone 1999, pp.69-77 ;

- M PRIEUR, droit de l'environnement 3° Edition, Dalloz, 19996, p.18.

130أصبحت المادة 174،

إنّ تحليل مختلف عبارات المبدأ في النصّوص الدّولية السالفة الذكر، يظهر شروطا دائمة، خاصة بتطبيقه، ورغم وجود صيغ وعبارات متعدّدة، إلاّ أنّ العناصر متواجدة بصفة مماثلة ضمن مختلف الإتفاقيات، وبمجرد توافر هذه الشروط، يظهر المبدأ مختلف وجهاته وذلك بفرض على الأطراف المتعاقدة، إلتزامات متفاوتة الدّرجة، ووهذه الشروط ثلاثة، الأول غياب اليقين العلمي وشرطه الثاني المتمثل في احتمال حدوث الضرر, أخيرا مدى خطورة وجسامة هذا الضرر[١]،فالتردّد يعد بمثابة الخاصيّة الأسّاسية التي تميزّ مبدأ الحيطة عن مبدأ الوقاية، فاليقين على وجود آثار ضارّة لمشروع ما، يمكن أن يؤدي إلى تبني إجراءات وتدابير وقائية والرّامية إلى الحّد منه وتفادي الآثار الضارة للبيئة ولكن الحيطة توّجهة لإدارة الخطر المجهول أو المعروف نسبيا[٢].

رابعا: مبدأ التعسف فى استعمال الحق

مقتضى هذا المبدأ يكمن فى أنه إذا كان من حق صاحب الحق ممارسة سلطته عليه، إلا أن ذلك يتوقف عند حد عدم الإضرار بالآخرين، فالأستخدام الخاطئ للحق يحوله من دائرة المشروعية إلى دائرة عدم المشروعية، وهذا

---

(1) J M LAVIEILLE, Convention de protection de l'environnement, Secretariats, Conférences des parties, comités d'experts, diréction scientifique, PULIM, p.462.

J-M.LAVIEILLE, le droit - en question - droit international de l'environnement, Ellipses, Bibliothéque interuniversitaire, CUJAS, 1998, p.101

(2) M REMOND-GOUILLOUD , « l'incertitude et le droit » , Responsabilite et ,Environnement , avril 1996 , N°2 , p.105

المبدأ معرف فى كافة الأنظمة القانونية الموجودة فى العالم، أنه موجود فى التشريعات الوطنية وموجود أيضا فى القانون الدولى العام[1] وقد أخذ به القانون الدولى لارتباطه بالمصلحة العامة فى المجتمع الدولى، حيث أن المصلحة العامة هى هدف أسمى لكل قانون أو تنظيم قانونى، ومفاد هذا المبدأ فى القانون الدولى أن منع التعسف فى استعمال الحق، حظر أى عمل متفق مع قواعد القانون الدولى العامة أو القواعد الاتفاقية التى تنظم ممارسة الدولة لحقوقها واختصاصها، إذا كان هذا العمل سوف ينتج عنه ضررا أكبر من فائدة تطبيقه.

وقد ورد هذا المبدأ فى عدة اتفاقيات دولية صراحة، منها اتفاقية مونتفيدو عام ١٩٣٣م، حيث نصت على (ممارسة هذه الحقوق لا يرد عليها من القيود إلا ما يقتضيه ممارسة الدول الأخرى للحقوق المخولة لها وفقا للقانون الدولى) وورد أيضا فى اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن أعالى البحار، فنصت على (أن حرية البحار العالية يجب أن تمارس وفقا للشروط التى تحددها هذه المواد وأحكام القانون الدولى الأخرى) [2]

وقد نص عليه فى المبدأ رقم (٢١) من الإعلان النهائى لمؤتمر البيئة المنعقد باستكهلم عام ١٩٧٢م. على (وفقا لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولى، فأن الدول لها حق السيادة فى استغلال مواردها الخاصة وفقا لسياساتها البيئية، وعليها واجب التأكد من أن كافة الأنشطة التى تمارس داخل حدود اختصاصها أو تحت إشرافها لا يتسبب عنها أضرار لبيئات الدول الأخرى أو بالمناطق الغير خاضعة لأى سلطة وطنية).

---

(1) راجع فى هذا الموضوع الدكتور، سعيد سالم حماد حويلى، التعسف فى استعمال الحق فى القانون الدولى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، عام ١٩٨٥م.

(2) الدكتور/ سمير محمد فاضل، المرجع السابق، ص: ١٨٨.

وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على هذا المبدأ حيث نصت المادة الثانية بالفقرة الثالثة على (أن ممارسة السيادة على البحر الإقليمى رهن بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى)، وأيضا فى المادة (٨٧) أن أعالى البحار مفتوحة لجميع الدول، وأن حرية أعالى البحار تمارس وفقا للشروط التى تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولى الأخرى، مع مراعاة مصالح الدول الأخرى فى ممارستها لتلك الحرية، وأيضا فى المادة (١٩٣) من تلك الاتفاقية التى نصت على (للدول حق سيادى فى استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لالتزامها بحماية البيئة والحفاظ عليها).

ويرى أحد الفقهاء أنه لا يميل إلى تأسيس الالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها لعد أسباب هى[١]:

١ – يشترط لتطبيق مبدا التعسف وجود حق وأن ممارسته تتم بطريقة تعسفية، بينما الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث قائم حتى فى حالة عدم وجود حق.

٢ – أن مبدأ التعسف يشترط وقوع ضرر بمصالح الدول الأخرى، بينما الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث لا يشترط وقوع ضرر، وهو وقائى من الضرر يعمل على عدم حدوث التلوث ومنعه.

٣ – أن مبدأ التعسف يشترط وجود علاقة سببية بين الفعل والضرر، بينما الالتزام الدولى بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث لا يشترط توافر تلك العلاقة، وأنما يقوم على أساس حظر فعل التلوث.

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٧٠.

المبحث الثالث

ضمانات تطبيق الألتزام بحماية البيئة البحرية والمسئولية الدوليه عنها

يتمتع الألتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من خطر التلوث بأهمية كبيرة، حيث يحافظ على المصالح الرئيسة والمقومات الأساسية للجماعة الدولية، مما جعله يرتفع لمكانة القاعدة القانونية الدولية[١]، كما أن صلاحية أى ألتزام دولى تكمن فى مدى فعاليته وحظه فى التطبيق، لذلك أهتم قانون البحار فنص على الوسيلة الفعالة لتطبيق أحكام الألتزام الدولى بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من خطر التلوث، بما يحقق الأهداف والغايات التى وجد من أهلها، إلا أنه يعاب على النظام القانونى الدولى غياب السلطة العليا التى يمكنها إجبار الدول على تطبيق واحترام الالتزام الدولى، ونتج عن ذلك توزيع تطبيق ورقابة تنفيذ الألتزامات الدولية على ناحيتين الأولى عن طريق التشريعات الوطنية للدول، والثانية عن الصعيد الإقليمي والعالمى، لذلك يتكون هذا المبحث من الآتى:

المطلب الأول: التشريعات والنظم الوطنية لحماية البينة البحرية.

المطلب الثانى: المسئولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية.

---

(1) الدكتور/ إبراهيم محمد العنانى، القانون الدولى العام، المرجع السابق، ص: ١٣ وما بعدها.

المطلب الأول

التشريعات والنظم الوطنية لحماية البيئة البحرية

يتضمن الألتزام الدولى بحماية البيئة البحرية على واجبين أساسيين، الأول وقائى يتمثل فى التزام كل دولة بالامتناع عن كل ما يؤدى إلى تلوث البيئة البحرية، مع ضرورة اتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بمنع حدوث التلوث فى البيئة البحرية، أو حتى نقله بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من منطقة لأخرى، والثانى علاجى يتمثل فى التزام كل دولة بالتعاون مع غيرها من الدول، سواء على الصعيد الإقليمي أو العالمى، أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة لمكافحة اخطار التلوث وإزالة آثاره(١). وتختلف التزامات الدول فى المحافظة على البيئة **البحرية من خطر التلوث، طبقا لوضع كل دولة على حده، وهذا يجعلنا نلقى الضوء على حالات عدة تتمثل فىما يأتى:**

أولا: اختصاص الدولة الساحلية.

ثانيا: اختصاص دولة العلم.

ثالثا: اختصاص دولة الميناء.

أولا: اختصاص الدولة الساحلية

إن الالتزام بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث يمتد ليشمل كافة المناطق البحرية، ولكن سلطات الدولة الساحلية ليست كذلك، فهى تتمتع بحقوق سيادية فى منطقة البحر الإقليمي، وحقوق ولائية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٧٦ – ٧٧.

ومنطقة الجرف القارى، لذلك وجب منح الدولة الساحلية حق صيانة وحماية تلك المناطق من خطر التلوث، وهذا الالتزام الواقع على عاتق الدولة الساحلية ينقسم إلى حقها فى حماية بيئتها البحرية والمحافظة على ثرواتها، والثانى الواجب المفروض على الدولة الساحلية، أى ألتزام دولى عام بحماية البيئة البحرية، لذلك نبين هذا الالتزام فى ما يأتى:

- حق الدولة الساحلية فى إصدار التشريعات الوطنية لمكافحة التلوث فى البيئة البحرية: هذا وقد أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م للدول الساحلية حق إصدار تشريعات تحتوى على قواعد ومبادئ وأحكام وتدابير تمنع وتخفض وتكافح خطر التلوث فى البيئة البحرية، إلا أن ذلك مقيد بقيدين أن هذه التدابير والقوانين تختلف من منطقة بحرية لأخرى، كما أن تختلف باختلاف مصادر التلوث للبيئة البحرية، فالحق هنا فى حالة التلوث الناتج عن مصادر برية حق مطلق، لأن الدولة الساحلية فى هذه الجالة تمارس اختصاصها الإقليمي على سواحلها ومياهها الداخلية وأيضا فى مياهها الإقليمية، وكذلك الحال فى مكافحة التلوث الناتج عن أنشطة استكشاف واستغلال قيعان البحار فى المناطق الخاضعة لولاياتها، وهى المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارى بما فى ذلك الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات الأخرى التى تدخل فى ولايتها، بشرط أن تأخذ الدول الساحلية فى الاعتبار أية قواعد أو تدابير يتم إقراها من منظمات دولية مختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى يهدف لحماية البيئة البحرية من التلوث(١).

أما فى حالة التلوث الناتج عن الإغراق، فقد منحت اتفاقية الأمم المتحدة

---

(1) الدكتور، صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٥١٧.
- راجع نص المادة (٢١٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.

لعام ١٩٨٢م للدول الساحلية حق سن القوانين ووضع التشريعات الوطنية لمنع وخفض ومكافحة التلوث الصادر عن هذا المصدر، مع الوضع فى الاعتبار أيضا القواعد والتدابير التى يتم إقرارها من منظمات دولية مختصة، أو ما يتم إقراره فى مؤتمر دبلوماسى يهدف لمكافحة التلوث الناشئة عن الأنشطة التى تتعلق بقاع البحار فى المناطق الخاضعة لولاياتها، ولكن الاتفاقية منحت الدول الساحلية حق تنظيم ومراقبة عمليات الإغراق فى كافة المناطق البحرية الواقعة تحت ولاياتها، لذلك أصبح من الضرورى الحصول على أذن من سلطات الدولة الساحلية شرط مسبق للقيام بعملية الإغراق، يستوى أن يكون هذا الإغراق عن طريق السفن أو الطائرات أو المنصات أو غيرها من المنشآت الصناعية المقامة فى البحر، وسواء تم هذا الإغراق فى البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القارى، كما نصت على ذلك المادة (٢١٠/٥) والمادة (٢١٦) من الاتفاقية[١].

أما فى حالة التلوث الصادر عن السفن، فإن التوسع فى الاختصاص كما فى السابق، يصطدم باختصاص دولة العلم للسفينة أو الطائرة، لذلك نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على اختصاص الدول الساحلية هنا فى المادة (٢٢٠) التى نصت على (١ – عندما تكون سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئ دولة أو فى أحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يجوز لهذه الدولة، رهنا بمراعاة الفرع ٧، أن تقيم الدعوى فيما يتعلق بأى انتهاك لقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه عندما يكون

---

(1) المستشار/ إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٤٠٨ وما بعدها.

الانتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة.

٢ – عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة سفينة مبحرة فى البحر الإقليمي لدولة، قد انتهكت أثناء مرورها فيه، قوانين تلك الدولة ،انظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية أو القواعد والمعايير الدولية المنطقبة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، يجوز لهذه الدولة، دون الإخلال بانطباق الأحكام ذات الصلة من الفرع ٣ من الجزء الثانى، أـن تقوم بتفتيش السفينة تنفتيشا ماديا يتعلق بالمخالفة، ويجوز لها، حيثما تبرز الأدلة، أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى، احتجاز السفينة، رهنا بمراعاة أحكام الفرع ٧.

٣ – عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لأحدى الدول أو فى بحرها الإقليمي قد أرتكبت، فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطقبة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتمشية مع القواعد والمعايير والمنفذة لها، يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناُء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التى تكون مطلوبة لتقرير إذا ما كان انتهاك قد وقع.

٤ – تعتمد الدول من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يجعل السفن الرافعة لعلمها تمتثل لطلبات المعلومات المقدمة عملا بالفقرة ٣.

٥ – عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لأحدى الدول أو فى بحرها الإقليمي قد أرتكبت، فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، انتهاكا مشارا إليه فى الفقرة ٣ يسفر عن تصريف كبير

يسبب تلوثا هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية، يجوز لتلك الدولة أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا فى الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم معلومات أو إذا كانت المعلومات التى قدمتها مختلفة بصورة واضحة فى الحالة الواقعية للظاهرة، وإذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء هذا التفتيش.

٦ – عندما يتوافر دليل موضوعى واضح على أن سفينة مبحرة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لحدى الدول او فى بحرها الإقليمي قد أرتكبت، فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، انتهاكا مشار إليه فى الفقرة ٣ يسفر عن تصريف يسبب الحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة أو بأى من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، يجوز لتلك الدولة. رهنا بمراعاة الفرع ٧ وشريطة أن تقتضى ذلك أدلة القضية، وأن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة.

٧ – بالرغم من أحكام الفقرة ٦، فأنه حينما تكون إجراءات مناسبة وقد وعت عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو وفقا لما اتفق عليه بأية طريقة أخرى، وتم بها تأمين الأمتثال لمتطلبات تقديم كفالة أو ضمان مالى مناسب آخر، على الدولة الساحلية، إذا كانت ملزمة بالإجراءات المذكورة، أن تسمح للسفينة بالمضى فى طريقها.

٨ – تنطبق الفقرات ٣ و٤و ٥و ٦ ٧ أيضا فيما يتعلق بالقوانين والأنظمة الوطنية المعتمدة عملا بالفقرة ٦ من المادة ٢٢١.).

يستفاد من نص المادة سالفة الذكر أن الأمر يتعلق فى المقام الأول بالألتزام بالقواعد والمعايير الدولية، وقد حرصت الدول البحرية الكبري أيضا على أن تتضمن النصوص الخاصة بالمرور البرئ فى البحر الإقليمي إشارة واضحة إلى أن القوانين والأنظمة التى تضعها الدول الساحلية بشأن المرور البرئ، لا تطبق

على تصميم السفن ألجنبية أو بنائها، أو معداتها أو تكوين طواقهما إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموما(٢/٢١) وهذا ما يعنى أن سلطة الدولة الساحلية فى مباشرة الاختصاص فى نطاق بحرها الإقليمي بشأن التلوث الناجم عن السفن، ولا يجب أن تمتد إلى تلك المسائل المشار إليهافى نص المادة (٢/٢١)(١).

ترتيبا على ما سبق يتبين أن التوسع فى الاختصاصات المقررة للدول الساحلية، لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، أرتبط بالخضوع للرقابة الدولية، مع تحقيق قدر من التنسيق على الصعيد الدولى، فقد تقرر للدول الساحلية أن تعتمد فى المنطقة الاقتصادية الخالصة قوانين وانظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، شريطة أن تكون تلك القوانين والأنظمة متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة، أو مؤتمر دبلوماسى عام (مادة ٥/٢١١).

أن سلطات البوليس المقررة للدول الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية من التلوث، توسعت كثيرا عما كانت عليه فى القانون الدولى التقليدى، فمن حق الدولة الساحلية تفتيش السفينة تفتيشا ماديا التى أقدمت على تلوث البيئة البجرية فى المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فى حالة رفض السفينة تقديم المعلومات المطلوب منها، ولكن بشرط أن تطلب الدولة الساحلية من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية، وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التى تكون مطلوبة ما اذا كان انتهاك قد وقع من عدمه (المادة ٣/٢٢٠)

---

(1) Douay, Claude Le droit de la mer et la preservation du miliru Marin. R.G.D.I. Tome 84L1980L1 P: 207.

ومن الحقوق التى نصت عليها الاتفاقية للدول الساحلية، حقها فى محاكمة مرتكبى جرائم ومخالفات متعلقة بتلوث البيئة البحرية، حيث تملك الدولة الساحلية فى بحرها الإقليمي، فى حالة توافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة ما قد انتهكت أثناء مرورها فيه جرائم ومخالفات تلوث البيئة البحرية، وتطبق عليها قوانينها وأنظمتهاالمعتدة وفقا وفقا للاتفاقية، أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، ويعتبر هذا الحق استكمالا لسلسلة الإجراءات المقصود منها تدعيم فعالية التشريعات والنظم الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث.

فاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أعطت الدولة الساحلة حق إقامة الدعوى الجنائية ضد السفينة الموجودة طوعا بأحد موانيها أو بأحدى محطاتهاالنهائية البحرية القريبة من الشاطئ، إذا كانت هذه السفينة قد انتهكت القوانين والأنظمة الوطنية، أو القواعد والمعايير الدولية التى وضعت لمنع وخفض ومكافحة التلوث الصادر من الساحل داخل بحرها أو منطقتها الاقتصادية، ويحق أيضا للدولة الساحلية أن تقيم الدعوى وفق قوانينها على السفينة المبحرة فى منطقتها الاقتصادية أو بحرها الإقليمي متى أرتكبت فى المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا للقواعد الوطنية لمنع التلوث أو القواعد ةالمعايير يسفر عن تصريف يسبب الحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بشاطئ الدولة أو بالمصالح ذات الصلة به، أو بأى من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، وذلك كله متى كانت قرائن القضية تقتضى ذلك (المادة ٦/٢٢٠).

وضمانا لعدم إفلات السفن المخالفة من تحمل مسئولية العقاب، بالهروب خارج المناطق البحرية التى ارتكبت فيها مخالفة التلوث، أجازت الاتفاقية للدولة

الساحلية – ذات الولاية – أن تطلب من الدولة التى تتواجد تلك السفينة فى أحد موانئها، أو فى أحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، التحقيق فيما يعتقد فيما يعتقد أنه قد وقع من تلك السفينة فى المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب، أو فيما يكون قد سبب لها ضررا أو جعلها عرضة له، على دولة الميناء أن تلبى هذا الطلب – بقدر المستطاع – كما عليها أن تلبى الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق فى انتهاكات أخرى لأحكام التلوث بصرف النظر عن مكان حدوثه(١).

إن تقديم السفينة للمحاكمة الجنائية أمام القضاء الوطنى لمخالفتها أحكام التلوث، يمثل أحد الضمانات الفردية الفعالة لهيمنة الدول الساحلية على رقابة وحماية البيئة البحرية، وتلافيا لعدم التعسف فى استخدام هذا الحق، فقد أحاطت ذلك بمجموعة من الضمانات القانونية، ومن ذلك ضرورة اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل سماع الشهود، وقبول القرائن المقدمة سواء من سلطات الدول الأخرى، أو من المنظمة الدولية المختصة، ولدولة العلم، ولأية دولة تأثرت بالتلوث، ويكون للممثلين الرسميين الذين يحضرون نظر هذه الدعوى الحقوق والواجبات التى قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولى (المادة ٢٢٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وتسقط الدعوى الجنائية عن السفينة بمضى ثلاث سنوات من تاريخ ارتكاب المخالفة، على أنه يجب أن وقف الدعوى إذا بادرت دولة العلم بتقديم السفينة للمحاكمة بسبب تهم مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى، ولا يسرى هذا فى حالتين هما:

١ – إذا كانت الدعوى قد إقيمت نتيجة انتهاكات خطيرة ترتب عليها ضرر جسيم بالدولة الساحلية.

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٨٦.

٢ – إذا كانت دولة العلم المعنية سبق أن تغاضت مرارا عن الوفاء بالالتزاماتها نحو تنفيذ القواعد والمعايير الدولية السائدة تنفيذا فعالا فيما يتصل بالمخالفات التى ترتكبها سفنها.

وفى حالة ثبوت مسئولية السفينة فى ارتكاب فعل التلوث، لا تكون العقوبات على السفن إلا العقوبات المالية فقط، سواء كان فعل التلوث قد حدث خارج البحر الإقليمي أو داخله، ولكن الاتفاقية من هذه القاعدة حالة حدوث تلوث خطير داخل البحر الإقليمي، نتيجة انتهاك متعمد للقوانين والأنظمة الوطنية، أو القواعد والمعايير المطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية، ففى هذه الحالة الأخيرة يمكن أن تفرض على السفينة العقوبة المنصوص عليها فى القانون الوطنى للدولة الساحلية دون الألتزام بالعقوبة المالية، إلا أن ذلك لا يمنع من رفع دعوى المسئولية المدنية للمطالبة بتعويض عن الخسائر أو الأضرار التى حدثت نتيجة فعل التلوث، إلا أن الحكم الجنائى يعتبر قرينة أو دليل على أثبات أدانة السفينة.

– حق الدولة الساحلية فى التدخل لتفادى التلوث الناجم عن الحوادث البحرية: يوجد هذا الحق فى حالة وقوع تصادم بين سفينتين بحريتين، أو احدى السفن للغرق لأى سبب كان، ويكون من شأن هذا التصادم أو الغرق حدوث تسرب بترولى يهدد مصالح الدولة الساحلية بشواطئها ومصالحها من خطر التلوث أو من احتمال حدوثه، وكان أول استخدام انجلترا، وقد اهتمت منظمة ايمكو حيث كلفت لجنة قانونية وساهمت فى أعمالها اللجنة البحرية الدولية، لوضع تنظيم قانونى دولى يواجه حوادث التلوث البحرى، وأصدرت هذه اللجنة عن اتفاقية بروكسل فى ٢٩ نوفمبر عام ١٩٦٩م، التى دخلت حيز النفاذ عام ١٩٧٥م، ونصت هذه الاتفاقية على السماح للدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار، وفى حالة الحوادث البحرية التى يمكن أن تؤدى إلى تلوث البيئة

البحرية، وذلك لاتخاذ الاجرءات الضرورية لحماية شزاطئها والمصالح المرتبطة بها من التلوث (المادة ١٥) من هذه الاتفاقية والإجراءات التى رخصت بها الاتفاقية هى تلك الإجراءات التى تتناسب مع جشامة الخطر او التهديد به، وكأن تقوم الدولة الساحلية بتدمير السفينة _ بعد اجلاء ركابها – وإذا كان هذا الإجراء هو وحده الذى سيقف أو يقلل من أضرار التلوث، وهو أجزاء يتخذ أحيانا فى حالات أصابة ناقلات البترول[1].

وقد نصت اتفاقية بروكسل بعض الشروط التى يجب على الدولة الساحلية أن تلتزم بها عند ممارسة هذا الحق، ومن بين هذه الشروط ضرورة تشاورها مع دولة العلم والدول الأخرى والأشخاص الذين لهم شأن فى الحادث – كمالك السفينة أو مالك البترول المنقول – فيما سوف تقدم عليه من إجراءات، وعليها أيضا أن تستعين بخبراء يختارون من قائمة تعد بواسطة منظمة أيمكو، فإذا أغلقت أو لم تتبع تلك الأجراءات، فأنها تتحمل تبعة المسئولية عن تعويض أية أضرار قد تحدث نتيجة التجاوز فى اجراءاتها.

ويشترط لتطبيق اتفاقية بروكسل شروط ثلاثة هى:

– أن يكون هناك حادث بحرى.

– وأن يكون الخطر المترتب عن هذا الحادث جسيما زمتحققا.

– وأن تكون الإجراءات المتخذة تتناسب مع جشامة هذا الخطر، وأن تجرى مشاورات مع الأطراف المعنية.

---

(1) الدكتور / أحمد نجيب رشدى، قواعد مكافحة التلوث البحرى ومسئولية مالك السفينة فى القانون المصرى والاتفاقيات، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد ٣٣، عام ١٩٧٧م، ص: ١١٠.

وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فى المادة (٢٢١) على هذا الحق، فنصت فى المادة (٢٢١) فقالت (ليس فى هذا الجزء ما يمس حق الدول – عملا بالقانون الدولى العرفى منه والاتفاقى – فى أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلى أو الداهم لحماية سواحلها أو مصالحها المرتبطة بها، بما فى ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحرى، أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهدد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى).

يتضح مما سبق أن ما أنيط به للدولة الساحلية من اختصاصات، سواء بالنسبة لوضع النظم والتشريعات الوطنية لحظر وتقليل ومكافحة التلوث فيما تحت ولايتها من مناطق بحرية، أو بالنسبة لضبط ومحاكمة مخالفات التلوث، أو بالنسبة للتدخل فى أعالى البحار فى حالة الحوادث، وهى فى مفهوم الاتفاقية (تصادم السفن أو جنوحها أو أى حادث آخر يتصل بالملاحة، أو حادث يقع على ظهر سفينة أو خارجها وتنجم عنه أضرار مادية أو تهديد وشيك بأضرار مادية بسفينة أو حمولتها)[1].

وللدولة الساحلية أن تمارس تلك الاختصاصات على كافة أنواع السفن – أيا كانت جنسيتها – ولا يستثنى من ذلك سوى السفن الحربية والقطع البحرية المساعدة لها، وكذلك السفن والطائرات التى تملكها أو تستخدمها دولة ما ويكون استخدامها مقصورا على الخدمة الحكومية غير التجارية، علما بأن هذا الاستثناء لا يخل بمسئولية دولة العلم عن الأضرار التى تحدثها تلك السفن، وينتج عنها تلوث فى البيئة البحرية، كما أن ممارسة الدولة الساحلية لتلك الاختصاصات

---

(1) الدكتور /صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٥٢٩.

يجب الا تتجاوز نطاق المشروعية، أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة، بناء على المعلومات المتوافرة، وإلا فعليها أن تتحمل تبعية المسئولية الدولية عن أى تجاوزات يترتب عليها ضرر أو خسارة للغير[1].

ثانيا: اختصاص دولة العلم

كان القانون الدولى التقليدى يقوم على التسليم بالاختصاص المطلق لدولة العلم الذى ترفعه السفينه فى أعالى البحار، فيما عدا حالات استثنائية فى مقدمتها القرصنة، ولكن اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، خرج عن هذه القاعدة، وخاصة فى الأمور التى تتعلق بتلوث البيئة البحرية، بالنسبة لبعض مصادر التلوث، فلا مجال لتطبيق قانون دولة العلم وتقرير اختصاص سلطاتها فى حالات التلوث الناجم عن مصادر من البر، فالقانون الواجب التطبيق هنا هو قانون الدولة الساحلية وليس قانون دولة العلم الذى ترفعه السفينة (المادة ٢٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وأيضا فى حالة التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر فى المنطقة التى تخضع لولاية الدولة الساحلية، فالدولة الساحلية هى التى تختص بوضع القواعد القانونية، والأنظمة التى تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، والناشئ عما يخضع لولايتها من أوجه النشاط التى تتعلق بقاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأوجه من النشاط وعما يدخل فى ولايتها من جزر صناعية ومنشآت وتركيبات (المادة ٢٠٨) من الاتفاقية أى فى المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى جرفها القارى، فيما يجاوز المنطقة الاقتصادية الخالصة التى يمتد فيها الجرف القارى إلى مسافة تتجاوز

---

(1) الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: ٩٠ -٩١.

٢٠٠ ميل بحرى من خطوط الأساس الى يمكن أن تصل إلى حوالى ٣٥٠ ميلا بحريا.

ويختلف الأمر فى حالة التلوث الناتج عن الإغراق من السفن، فالاختصاص هنا لسلطات دولة العلم فى مجال تطبيق الاتفاقيات والقواعدالدولية، والتشريعات الوطنية، أيا كان مكان الإغراق، المؤدى إلى التلوث، والمنهى عنه بموجب القواعد الدولية أو الوطنية، ولكن اقتصر اختصاص دولة العلم فى أعالى البحار أى فيما يخرج عن حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارى، ولكن الاتفاقية الجديدة أفسحت المجال لاختصاص سلطات دولة العلم بجانب الاختصاصات والسلطات المقررة للدولة الساحلية فى تلك الأحوال، فيكون لسلطات دولة العلم أن تباشر اختصاصا موازيا، بهدف توقيع العقاب بشأن المخالفات التى ترتكبها السفن التى تحمل علمها، وذلك فى مسائل حماية البيئة، بذلك لا يكون اختصاص دولة العلم مطلقا فى مسائل الإغراق، فى مواجهة السفن التى تحمل علمها، إلا فى أعالى البحار، لأن البحار التقليدية تخضع فى الأساس لسيادة الدولة الساحلية، كما تخضع المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارى لولاية الدولة الساحلية[1] وطبقا للاتفاقية الجديدة يكون الاختصاص فى مسائل حماية البيئة مطلقا للدولة الساحلية طبقا للمادة (٢١٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.

إن اختصاص دولة العلم فى مجال التلوث الناجم عن السفن يبدو أكثر بروزا، فعلى دولة العلم يقع الالتزام بوضع القوانين والأنظمة لمكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، من جانب السفن التى تحمل علمها أو

(1) Douay, Claude Le droit de la mer et la preservation du miliru Marin. R.G.D.I. Tome 84L1980L1 P: 204.

المسجلة فى إقليمها، بحيث لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة وهى المنظمة الاستشارية للحكومة للملاحة البحرية أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى عام (٢/٢١١)[1].

أن دولة العلم تتمتع باختصاص واسع طبقا للوقواعد التقليدية فى مواجهة سفنها فى أعالى البحار، وهو الأمر الذى أعادت تأكيده الاتفاقيات الدولية الخاصة بمكافحة تلوث البيئة البحرية، خارج إطار القانون الدولى للبحار، حيث تلتزم دولة العلم بضمان احترام وتطبيق القواعد القانونية الدولية من جانب السفن التى تحمل علمها، أينما وجدت تلك السفن، وعليها أنأن تتخذ الإجراءات القانونية والإدارية اللازمة لضمان ذلك التطبيق، لذلك فأن السفن التى تحمل علم دولة ما، يتعين عليها لكى يسمح لها من موانئها أن تكون مزودة بالشهادات التى تتطلبها الاتفاقية الدولية، والمتعلقة بتصميم السفينة وبنائها ومعداتها، وتكوين طواقمها. ويتعين على سلطات دولة العلم أن تقوم بتفتيش دورى لضمان احترام تلك القواعد الدولية، وعلى الدول الأخرى أن تقبل شهادات كبينة دالة على حالة السفينة، وتعتبرها ذات حجية مماثلة لحجية الشهادات التى تصدرها سلطاتها، وذلك ما لم تكن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق إلى حد بعيد مع البيانات المدونة فى الشهادات.

تلتزم دولة العلم بتوقيع العقوبات الجنائية، على كل المخالفات الجنائية التى ترتكبها السفن التى ترفع علمها، بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة، أو المكان الذى ظهر فيه التلوث الناجم عنها، وتقوم دولة العلم من تلقاء نفسها، أو

---

(1) راجع نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م والتى يطلق عليها اتفاقية جامايكا.

بناء على طلب دولة أخرى أو المنظمة الدولية المختصة، بإجراء تحقيق حول الأمر، ولها أن تطلب مساعدة أى دولة أخرى يكون تعاونها مفيدا. فإذا اقتنعت دولة العلم بتوافر الأدلة الكافية التى تمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، وفقا لقوانينها، على أن تبادر بابلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ ونتيجته، وتكون هذه المعلومات متاحة لجميع الدول. ويتعين أن تكون العقوبات التى تنص عليها قوانين وأنظمة الدول على توقيعها على السفن الرافعة لعلمها، شديدة إلى حد يمنع عن أرتكاب انتهاكات بصرف النظر عن مكان حدوثها[1].

ولكن الواقع الدولى فى العديد من الحوادث، يظهر عدم إلتزام دولة العلم بالالتزامات التى تفرضها الاتفاقيات الدولية فى مجال التلوث الناجم عن تشغيل السفن، كما أنها لا تبذل العناية الواجبة لذلك، فضلا عن تقاعس دولة العلم فى اتخاذ الإجراءات الجنائية ضد السفن التى تحمل علمها فى هذا المجال، مما آثار العديد من المخاوف والانتقادات، لذلك ظهرت الدعوة إلى وجوب تَوسيع اختصاصات الدولة الساحلية فى مجال مكافحة التلوث. وقد جاءت هذه الدعوة متمشية مع الاتجاه العام للقانون الدولى الجديد للبحار نحو التوسع فى منح الدول الساحلية المزيد من الاختصاصات[2].

---

(1) راجع المادة (٢١٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.

(2) الدكتور صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٥١٥.

ثالثا: اختصاص دولة الميناء.

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فى الجزء الثانى عشر منها على بعض الاختصاصات لدولة الميناء الذى تتوقف فيه السفينة، وتلك الاختصاصات مكملة لاختصاصات الدولة الساحلية، ومن هذه الاختصاصات يجوز للدولة التى تكون سفينة ما موجودة طوعا داخل أحد موانئها أو فى أحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ أن تجرى تحقيقا وأن تقيم الأدلة على ذلك فى الدعوى فيما يتعلق بأى تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسى عام، ولا يجوز لدولة الميناء أن تقيم الدعوى إلا بناء على طلب الدولة الأخرى أو دولة العلم، أو أى دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك أو إذا سبب الانتهاك أو كان من المحتمل أن يسبب تلوثا للمياه الداخلية أو البحر الإقيمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة، وتلبى دولة الميناء بقدر الأمكان الطلبات المقدمة من أى دولة للتحقيق فى أى انتهاك مما ذكر سابقا، ويعتقد أنه وقع فى المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب، أو فى بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو سبب لها الضرر أو جعلها عرضة له، أو الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق فى مثل هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه[1]. وإذا تأكدت دولة الميناء بنعاء على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، من أن سفينة داخل أحد موانيها أو أحد محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ قد انتهكت القواعد والمعايير الدولية الخاصة

---

(1) راجع المادة (٢١٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لعام ١٩٨٢م.

بصلاحية السفن للابحار، مهددة بذلك بالحاق ضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عمليا، تدابير إدارية لمنع السفينة من الأبحار، ولا يجوز لهذه الدولة أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى سيرها فورا بعد إزالة أسباب الانتهاك[1].

---

(1) راجع نص المادة (٢١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م.

المطلب الثانى

المسئولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

تعتبر المسئولية الدولية جزءا أساسيا من أى التزام قانونى، بل تتوقف فاعلية أة ألتزام قانونى على مدى نضوج ووضوح قواعد المسئولية فيه، مع العلم أن نظام المسئولية فى النظام القانونى الدولى يعتبر أحد المبادئ المستقرة فيه، إلا انه مازال من المسائل الغامضة والمثيرة للجدل، وهى فى نظر أحد الفقهاء مشكلة من أوسع وأصعب المشاكل التى يواجهها القانون الدولى بصفة عامة(١) حتى اتفاقية الأمم المتحدة لم تزيل هذا الغموض عن المسئولية أو حتى تخفف منه، وذلك عندما أقرت فى المادة (٢٣٥) منها على مسئولية الدولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها طبقا لقواعد القانون الدولى المنظمة لقواعد المسئولية الدولية بصفة عامة.

ولقد بذلت جهود كثيرة ومتعددة منها وضع معايير ثابتة وواضحة لتحديد المسئولية الدولية عن الأضرار المترتبة على التلوث البحرى، والمحاولات المتعددة لتطوير آثار تلك المسئولية، حتى تتناسب مع الأخطار المتجددة للتلوث، تلك الأخطار التى تتزايد باستمرار نتيجة الثورة العلمية والتكنولوجية والصناعية فى مجال استخدام البحار، وقد نص المبدأ (٢٢) من الإعلان الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة فى استكهولم عام ١٩٧٢م على أنه (يجب على الدول أن تتعاون لتطويرالقانون الدولى فيما يتعلق بالمسئولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار الأخرى الناتجة عن النشاطات الواقعة داخل حدود اختصاص هذه

---

(1) Basdevant, J: Regles Generales du Droit de la Paix, R.C.A,D.I, T.85(1936),P:656.

- Sorensen, M: Princioes de droit: international public, RCADI, t. 101 (1960), P. 217.

الدول أو تحت إشرافها والتى تصيب الإقاليم الواقعة خارج حدود اختصاصها).

وفى عام ١٩٦٨م تم إنشاء لجنة الاستخدام السلمى لأعماق البحار والمحيطات، والتى ظلت قائمة حتى بدأت أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار عام ١٩٧٣م، لم تنقطع مناقشة موضوع المسئولية الدولية عن الإضرار المترتبة على التلوث، حتى اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة عام ١٩٨٢م نص المادة (٢٣٥) التى نصت على (١ – الدول مسئولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهى مسئولة وفقا للقانون الدولى.

٢ – تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو أ ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذى يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.

٣ – لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول فى تنفيذ القانون الدولىالقائم وفى تطوير القانون الدولى المتصل بالمسئولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسبا فى وضع معايير واجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الأجبارى وصناديق التعويض).

يتبين من النص السابق أن تلك الاتفاقية فرقت بين مسئولية الدولة عن الأفعال المخالفة للالتزام، وبين مسئولية الأشخاص الطبيعيين أو الاعتبارين عن تلك الأفعال، فجعلت المسئولية فى الحالة الأولى خاضعة لأحكام القانون الدولى، بينما أخضعت المسئولية فى الحالة الثانية للقانون الوطنى وتيسيير

كيفية الحصول عليها[1].

ومن ناحية أخرى تكون الدولة مسئولة عن الضرر أو الخسارة المسنوبة إليها، والناشئة عن تدابير اتخذتها فى نطاق الاختصاصات المقررة لها بموجب الفرع السادس من الجزء الثانى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وذلك إذا ما كانت مثل هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة فى ضوء المعلومات المتوفرة. وتكفل الدول طرقا للجوء إلى محاكمها لاتخاذ اجراءات بشأن مثل هذا الضرر أوتلك الخسارة، فقد نصت على ذلك المادة (٢٣٢) من الاتفاقية.

وتقوم المسئولية الدولية فى القانون الدولى عموما حال توافر ثلاثة أركان هى[2]:

- وقوع عمل غير مشروع دوليا، أى خرق التزام دولى قائم.
- أن يكون هذا العمل قد تم بمعرفة أحدى الدول، أى منسوبا إلى صدور دولة معينة.
- أن يترتب على هذا العمل ضررا للغير.

---

(1) الدكتور / عبد الواحد الفار، المرجع السابق، ص: ١٠٧ – ١٠٨.

(2) راجع للمؤلف، المبادئ العامة فى القانون الدولى المعاصر، دار ايتراك، القاهرة، عام ٢٠٠٦م، ص: ٩١ وما بعدها.

الفصل الخامس

دور القانون الدولى البيئة فى حماية البحرية من التلوث

نستعرض فى هذا الفصل الأخير من الرسالة، دور القانون الدولى للبيئة فى حماية البحرية البحرية سواء من ناحية الاتفاقيات الدولية التى عقدت فى هذا الشأن، أو فى بيان جهود المنظمات الدولية المختصة فى هذا الموضوع، كما نبين دور القضاء الدولى فى تأكيد واستحداث قواعد ومبادئ فى مجال حماية البحرية البحرية والحفاظ عليها، وذلك فى المبحث الأول من هذا الفصل، أما فى المبحث الثانى نبين الحماية القانونية للبيئة البحرية فى أثناء النزاعات المسلحة، **والمبحث الثالث لجريمة القرصنة فى القانون الدولى، نلذلك تكون هذا الفصل من الآتى:**

المبحث الأول: الجوانب التطبيقية لحماية البيئة البحرية فى القانون الدولى للبيئة

المطلب الأول: دور الاتفاقيات الدولية فى حماية البيئة البحرية.

المطلب الثانى: دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة البحرية.

المطلب الثالث: دور القضاء الدولى فى حماية البيئة البحرية.

المبحث الثانى: حماية البيئة البحرية فى النزاعات المسلحة.

المبحث الثالث: جريمة القرصنة فى القانون الدولى العام.

المبحث الأول

الجوانب التطبيقية لحماية البيئة البحرية فى القانون الدولى للبيئة

نلقى الضوء فى هذا المبحث على الجهود الدولية التى بذلت فى نطاق القانون الدولى العام والمنظمات الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، موضحين دور الاتفاقيات الدولية فى هذا الموضوع فى المطلب الأول، ثم فى المكلب الثانى نلقى الضوء على جهود المنظمات الدولية العالمية والإقليمية فى مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، وخاصة وأن هذه المنظملت تملك الآليات التى تمكنها من ذلك، وفى المطلب الثالث نبين دور القضاء الدولى فى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لذلك تكون هذا الفصل من الآتى:

المطلب الأول: دور الاتفاقيات الدولية فى حماية البيئة البحرية.

المطلب الثانى: دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة البحرية.

المطلب الثالث: دور القضاء الدولى فى حماية البيئة البحرية.

المطلب الأول

دور الاتفاقيات الدولية فى حماية البيئة البحرية

اعتلت المعاهدات الدولية عرش مصادر القانون الدولى بعد أن أزاحت العرف الدولى من مكانه، حيث كان هو المتربع على هذا العرش، وأصبحت الاتفاقيات والمعاهدات الدولية تناقش كافة أمو ومسائل القانون الدولى[1]، ومن ذلك الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التى تناقش مسائل التلوث البحرى، وسوف نلقى الضوء هنا على أهم هذه المعاهدات التى نظمت مسائل تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها.

- أولا: مؤتمر واشنطن عام ١٩٢٦م: عقد هذا المؤتمر بناء على دعوة كل من الولايات المتحدة وبريطانيا، وحضره كل من بلجيكا والنمراك وأسبانيا وفرنسا وايطاليا واليابان والنرويج وهولندا والبرتغال والسويد، وهؤلاء الدول أكثر دول المجتمع الدولى أهمية اقتصادية وبحرية، ويعتبر هذا المؤتمر أول خطوة فى طريق الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية، وقد بحث المؤتمر الجوانب الفنية لمشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات وطبيعتها وأسبابها ومظاهرها المختلفة، لكى يخرج المؤتمر ببعض المبادئ والقواعد، تصدر فى شكل اتفاقية بها عدد من المحظورات والالتزامات التى يجب الالتزام بها من قبل كافة دول المجتمع الدولى فى ذلك الوقت. وقد تم التوصل فعلا لإقرار مشروع اتفاقية دولية انطوت على جوانب تفصيلية وفنية تتعلق بمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزيت البترول، كما حددت

---

(1) راجع للمؤلف، المبادئ العامة فى القانون الدولى المعاصر، المرجع السابق، المعاهدات الدولية.

المسئولية فى حالة الانتهاك[1] ولكن الدول لم تقع ولم تصدق على هذه الاتفاقية، ومن ثم فأنها تدخل دائرة النفاذ، ومع ذلك فقد لفت هذا المؤتمر الانظار لخطورة تلوث البيئة البحرية. فقد التزم اختياريا ملاك السفن البريطانية ببعض نصوص مشروع الاتفاقية، خاصة اعتبار المنطقة التى تمتد إلى مسافة خمسين ميلا بحريا، كمنطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التى تحتوى على زيت البترول، وتبعهم فى ذلك أيضا ملاك السفن فى كل من الولايات المتحدة الأمريكية وهولندا والسويد والنرويج وبلجيكا، كما قامت اتحادات ملاك السفن فى عدد من الدول الأخرى بالدعوة إلى اتباع نفس النظام[2].

وقد اقترحت بريطانيا على منظمة المواصلات والنقل التابعة لعصبة الأمم أن تعد مشروع معاهدة دولية لهذا الغرض، وعرض الاقتراح على جمعية العصبة، وتمت الموافقة عليه، وشكلت لجنة خبراء اجتمعت فى اكتوبر ١٩٣٤م، وبعد الانتهاء من مهمتها، دعا مجلس العصبة إلى عقد مؤتمر دولى على أن يعقد فى أكتوبر عام ١٩٣٦م، ولكنه لم يعقد بسبب التوتر الذى أدى لاشتعال الحرب العالمية الثانية، وقد وضع مشروع واشنطن على بساط البحث فى مؤتمر لندن عام ١٩٥٤م، وهو ما نتحدث عنه فى البند القادم[3].

= ثانيا: اتفاقية لندن الدولية لمنع التلوث بزيت البترول فى البحار لعام

---

(1) La Lutte International Contre la Pollution des Eaux marines la documentation Francaise – Notes et Etudes Documentaires. June 1972, No,:3903- 3904 P.25 er s.

(2) الدكتور/ صالح عطية سليمان الغرجومى، أحكام القانون الدولى فى تأمين البيئة البحرية ضد التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، ص: ٤٤٨.

(3) الدكتور / صلاح الدين عامر القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٤٧١ – ٤٧٢.

١٩٥٤م[١]: أنعقد بلندن فى الفترة من ٢٦ أبريل إلى ١٢ مايو عام ١٩٥٤م مؤتمر دولى لعلاج مشكلة التلوث البحرى للبترول، على أثر مناقشات المجلس الاقتصادى والاجتماعى التابع للأمم المتحدة عام ١٩٥٠م، بشأن تزايد حالات التلوث البحرى الناشئ عن تفريغ البترول من السفن وغيرها، وقد أسفر هذا المؤتمر عن اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤م، ودخلت حيز النفاذ فى ٢٦ مايو عام ١٩٥٤م، وقد طرأت على هذه الاتفاقية عدة تعديلات فى عام ١٩٦٢م وعام ١٩٦٩م وعام ١٩٧١م، بناء على اقتراحات المنظمة البحرية الدولية.

وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة لمكافحة التلوث البحرى بزيت البترول، عن طريق تحديد تحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدى للزيت ومتخلفاته فيها، وتسرى هذه الاتفاقية على السفن المسجلة فى إقليم أى من الدول الأطراف فيها، كما تسرى أيضا على سفن الدول غير الموقعة بشرط بشرط ألا تقل حمولتها عن (١٥٠) طن. وقد نصت هذه الاتفاقية على قواعد موضوعية بشأن تفريغ البترول فى مياه البحر وشروطه، حيث نصت فى المادة السادسة منها على أن أى تفريغ على خلاف أحكامها يعد محظور وغير مشروع، ويعد جريمة يعاقب عليها وفقا لقانون دولة الإقليم الذى حدث فيه التفريغ أو قانون دولة العلم.

= ثالثا: اتفاقيات جنيف لقانون البحارعام ١٩٥٨م[٢]: صدرت هذه الاتفاقيات عن الأمم المتحدة فى المؤتمر الأول لمناقشة قانون البحار الذى عقدته بجنيف

---

(1) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، دور القانون الدولى العام فى مجال حماية البيئة، المرجع السابق، ص: ١١٠.

(2) الدكتور/ عبد الهادى محمد عشرى زيدان، الاختصاص فى حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الزقازيق، عام ١٩٨٩م، ص: ٩٥.

عام ١٩٥٨م، وقد أسفر المؤتمر عن إبرام أربع اتفاقيات دولية هي:

– اتفاقية جنيف للامتداد القارى، وقد دخلت حيز النفاذ فى ١٠ يونيو عام ١٩٦٤م.

– اتفاقية جنيف بشأن أعالى البحار، وقد دخلت حيز النفاذ فى ٣٠ سبتمبر عام ١٩٦٢.

– اتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة الملاصقة، وقد دخلت حيز النفاذ فى ١٠ سبتمبر عام ١٩٦٤م.

– اتفاقية جنيف الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية فى أعالى البحار، وقد دخلت حيز النفاذ فى ٢٠ مارس عام ١٩٦٦م.

الحقيقة أن الاتفاقيات السابقة قد قامت بتقنين القانون الدولى للبحار أكثر من معالجتها للتلوث البيئة البحرية، وقد لاحظ أعضاء المؤتمر أن أعالى البحار هى أكثر المناطق تعرضا للتلوث لأنها لا تخضع لسيادة أى دولة، وقد أوجبت اتفاقية أعالى البحار فى المادة (٢٤) منها على الدول سن لوائح للسفن لمنع التلوث البحرى الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن أو أنابيب البترول، كما أوجبت المادة (٢٥) من ذات الاتفاقية الدول الأطراف فيها على وضع إجراءات لمنع التلوث الإشعاعى والتلوث الناتج عن المواد الضارة الأخرى، سواء كل دولة على حدة أو كافة الدول أطراف الاتفاقية مجتمعة، أو بالاشتراك مع المنظمات الدولية المختصة، وقد وردت فى اتفاقية الامتداد القارى الإجراءات اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث، وأخرى لضمان سلامة البيئة البحرية.

= رابعا: مؤتمر بروكسل فى الفترة من ١٠ – ٢٠ نوفمبر عام ١٩٦٩م: دعت إليه المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، بموجب قرار جمعيتها العمومية فى ٢٨ نوفمبر عام ١٩٦٨م، بعد إغراق الناقلة الليبرالية، ولتدارك

عيوب اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤م، حيث أتضح عدم كفايتها لمواجهة حالات التلوث الناتج عن غرق أو إغراق السفن فى أعالى البحار، وأيضا لوضع القواعد القانونية الدولية لمكافحة التلوث البحرى، وقد أسفر المؤتم عن إقرار اتفاقيتين على جانب عظيم من الأهمية، وفتح باب التوقيع عليهما اعتبارا من ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩م، هما(١):

= الاتفاقية الأولى: الاتفاقية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار فى الأحوال التى تؤدى أو يمكن أن تؤدى إلى التلوث بزيت البترول، بروكسل عام ١٩٦٩م. وعقدت هذه الاتفاقية فى ١٩ نوفمبر عام ١٩٦٩م، ودخلت حيز النفاذ فى ٦ مايو عام ١٩٧٥م.

ومن أهم المبادئ التى جاءت بها الاتفاقية ما يالى:

١ – ما ورد فى الفقرة الأولى المادة الأولى من تقرير حق الدول الأطراف فيها فى التدخل فى أعالى البحار، بالقدر الضرورى لمواجهة الأخطار التى يمكن أن تهدد شواطئها، أو تمس مصالحها نتيجة التلوث بزيت البترول أو التهديد به الناجم عن حوادث بحرية أو متصلا بها.

٢ – أخذت الفقرة الثانية من المادة الأولى بمفهوم موسع لمصالح الدولة الساحلية التى يهددها التلوث، بحيث تشمل المصالح الاقتصادية والسياحية، وصحة ورفاهية شعب الدولة، والمحافظة على المصادر البحرية الحية، وهذا الحق لا ينطبق على السفن الحربية والسفن العامة التابعة للدول، وغير المخصصة للأغراض التجارية، وقد أوردت الاتفاقية استثناء آخر يتعلق بالمنشآت والمهمات المخصصة لا ستكشاف واستغلال الموارد الكامنة فى قاع

---

(1) الدكتور / صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٤٧٦.

البحار والمحيطات أو فى باطن أرضها، حيث استبعدت الحوادث التى تتعرض لها من الأحوال التى تبرر الدخل للدولة الساحلية، وقد ورد هذا لاستثناء فى الفقرة الثانية من المادة الثانية من الاتفاقية.

٤ – نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على أن حق الدولة الساحلية فى التدخل مشروط بالتشاور مع غيرها من الدول المعنية بالخطر، خاصة دولة علم السفينة التى تتعرض للحادث، ويمكن للدولة أن تطلب رأى لجنة من الحبراء، على أنه فى أحوال الخطر الحال يمكن للدولة أن تتخذ الإجراءات التى تفرضها حالة الضرورة، بغير أخطار أو مشاورات مسبقة، ودون استكمال المشاورات التى تكون قد بدأتها بالفعل.

٥ – ويجب أن تكون الإجراءات التى تتخذها الدولة الساحلية متناسبة مع حجم الخطر الناجم عنه. ونصت الاتفاقية على إجراءات التوفيق والتحكيم لحل ما قد ينجم عن مشاكل فى تطبيق الاتفاقية.

وطبقا للمادة السادسة الفقرة الثالثة، تلتزم الدول أطراف الاتفاقية بإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بالعقوبات المفروضة للمخالفات، بشرط ألا تقل العقوبات المفروضة من جانب أية دولة، فى حالة التفريغ غير القانونى للبترول أو مخلوطة من السفن خارج البحر الإقليمى لتلك الدولة عن مثيلتها فى البحر الإقليمي(١).

= الاتفاقية الثانية: اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩م بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت، وقد دخلت حيز النفاذ فى ١٩ يونيو ١٩٧٥م(٢):

---

(1) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص: ١١٥.

(2) الدكتور/ عبد العزيز مخيمر عبد الهادى، دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة، دار النهضة العربية عام ١٩٨٦م، ص: ١٣٣.

الغرض من هذه الاتفاقية توفير تعويض مناسب لمن أصيب بضرر من تلوث البحار بزيت البترول، الناتج عن تسرب أو تفريغ البترول من السفن البحرية، وتقع المسئولية هنا على عاتق مالك السفينة المتسببه فى الضرر، وهى مسئولية موضوعية لا يشترط لتوافرها إثبات ركن الخطأ، بل تتوافر المسئولية بمجرد وقوع الضرر، كما تنص الاتفاقية على السمئولية التضامنية للملاك فى حالة تعددهم.

خامسا: اتفاقية بروكسل لعام ١٩٧١م بشأن إنشاء صندوق دولى للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالبترول: وخرجت هذه الاتفاقية من رحم المؤتمر الدولى الذى عقدته المنظمة البحرية الدولية ببروكسل فى الفترة من ٢٩ نوفمبر حتى ١٨ ديسمبر عام ١٩٧١م لإنشاء صندوق دولى لتعويض الأضرار الناشئة عن تسرب البترول من السفن أو صرفه فى البحر، وتهدف الاتفاقية إلى صرف حصيلة الصندوق فى تغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث البترولى والتعويض عنه، وقد دخلت هذه الاتفاقية حيو النفاذ فى ١٦ أمتوبر عام ١٩٧٨م.

سادسا: اتفاقية بروكسل لعام ١٩٧٢م بشأن المسئولية الدولية عن الضرر الناشئ من التلوث البحرى بالمواد النووية: خرجت هذه الاتفاقية من تحت عباءة المنظمة البحرية الدولية، فى ١٧ ديسمبر عام ١٩٧٢م، ودخلت حيز النفاذ فى ١٥ يوليو عام ١٩٧٥م، بهدف تحديد المسئولية المدنية عن الأضرار النووية التى تحدث أثناء النقل البحرى لمادة نووية.

سابعا: اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣م بشأن منع تلوث البيئة البحرية عن طريق السفن ودخلت حيز النفاذ فى ٢ اكتوبر عام ١٩٨٣م: بعد ثبوت قصور اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤م وما أدخل عليها من تعديلات فى أعوام ١٩٦٢م و١٩٦٩م و١٩٧١م، دعت المنظمة البحرية الدولية لعقد مؤتمر دولى بلندن فى الفترة من

٨ أكتوبر إلى ٢ نوفمبر عام ١٩٧٣م، وقد أسفر عن هذا المؤتمر هذه الاتفاقية[١]. وتعتبر هذه الاتفاقية أكثر شمولا من اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤م لإنطباقها على كافة أنواع التلوث، وتشتمل هذه الاتفاقية على بروتوكولين وخمسة ملاحق، تضمنت القواعد والأحكام المتعلقة بتقارير الإبلاغ عن حوادث التخلص من المواد الضارة ووسائل حل المنازعات التى تحدث بين الأطراف، وقواعد صلاحية السفن ووسائل منع التلوث من البحار، وكذلك التلوث الناشئ عن نفايات السفن[٢].

ثامنا: اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث، برشلونة عام ١٩٧٦م: أبرمت هذه الاتفاقية من مؤتمر دعت إليه الأمم المتحدة عن طريق برنامج الأمم المتحدة للتنمية بمدينة برشلونة فى ٢ نوفمبر عام ١٩٧٦م، لمناقشة وسائل حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التوث، وتهدف هذه الاتفاقية لتحقيق التعاون الدولى من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية فى منطقة البحر الأبيض المتوسط، وألحق بهذه الاتفاقية أربعة بروتوكولات وقع أثنان منها مع الاتفاقية والثالث وقع فى أثينا عام ١٩٨٠م، والرابع فى جنيف عام ١٩٨٢م، ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ عام ١٩٧٩م، تسرى أحكامها على منطقة البحر الأبيض المتوسط مياهه وخلجانه وبحاره، ولا تسرى هذه الاتفاقية على المياه الداخلية للدول الأطراف في الاتفاقية. وتسرى هذه الاتفاقية على مناطق المياه الإقليمية والمنطقة الملاصقة أو المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالى البحار، كما تنطبق على السفن والطائرات أيا كان نوعها المسجلة فى أراضى الدولة أى دولة طرف فى الاتفاقية أو تحمل علمها.

---

(1) الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص: ١١٧.

(2) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: ٤٨٤.

وأهم ما ورد فى هذه الاتفاقية البروتوطولات الاربعة الملحقة بها، ضرورة التعاون بين الدول الأطراف على ما يلى[1]:

١ – اتخاذ التدابير المناسبة لمنع والحد من تلوث البحر لاالمتوسط لأى سبب.

٢ اتخاذ التدابير اللازمة للتصدى لحالات التلوث الطارئة أيا كانت اسبابها.

٣ – وضع البرامج لرصد التلوث فى منطقة البحر الأبيض المتوسط.

٤ – تحديد المسئولية والتعويض عن الضرر الناشئ عن مخالفة أحكام الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها.

تاسعا: اتفاقية الكويت بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربى من التلوث لعام ١٩٧٨م، وقد دخلت حيز النفاذ فى أول يوليو عام ١٩٧٩م: تنطبق هذه الاتفاقية على البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربى، والتى تتضمن مياه البحر الإقليمى والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والإفريز أو الجرف أو الامتداد القارى، وأعالى البحار، وتسرى أحكامها على السفن والطائرات التى تمتلكها الدول الأطراف باستثناء السفن والطائرات الحربية، وأيضا التى تستخدمها الدولة فى خدمة حكومية غير تجارية، وتسرى أيضا على جميع السفن والطائرات المملوكة للأشخاص الخاصة، ولا تسرى أحكامها على المياه الداخلية، وهى المياه التى تقع بين الشواطئ وخطوط الأساس التى يبدأ منها قياس البحر الإقليمى، وقد جاءت هذه الاتفاقية نتيجة أعمال المؤتمر الأول بين الدول الثمانى المطلة على الخليج العربى فى الفترة من ١٥ – ٢٣ أبريل عام ١٩٧٨م، وقد تم

---

(1) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، جامعة الملك سعود، عام ١٩٩٧م، ص: ١٧٥ وما بعدها.

التوقيع على الاتفاقية وخطة عمل وبروتوكول بشأن التعاون الإقليمى فى حالات الطوارئ، فضلا عن ملحق بشأن الخطوط الإرشادية لوضع التقرير الخاص بتنفيذ الدول للإجراءات، وقرار بشأن السكرتارية المؤقتة.

وقد عرفت الاتفاقية التلوث البحرى، وطلبت من الدول الأطراف العمل على حماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربى من التلوث بأسلوبين هما:

١ - الأسلوب الفردى: ويشمل الإجراءات التى تقوم بها الدول الأطراف منفردة ومنفصلة لحماية البيئة البحرية فى منطقة الخليج العربى من التلوث.

٢ - الأسلوب الجماعى: ويتأتى ذلك عن طريق التعاون الإقليمى والعالمى لتحقيق أهداف الاتفاقية.

ونصت الاتفاقية على طريقين لتنفيذها بين الدول الأطراف هما:

الأولى: وضع القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية لوضع أحكام الاتفاقية موضع التطبيق.

الثانية: إنشاء الأجهزة المؤسسية اللازمة لمتابعة وتنفيذ أحكامها، وهذا ما فعلته الدول الأطراف فى الاتفاقية حيث أنشئت الآتى:

= المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، ومقرها بالكويت وتضم هذه المنظمة ثلاثة أجهزة هى:

- المجلس: وهو الجهاز الأساسى، ويتكون من جميع الدول الأطراف.

- السكرتارية أو الامانة العامة: وهى الجهاز الادار للمنظمة.

- اللجنة القضائية وهى جهاز قضائى تختص بتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير الاتفاقية تتطبيق أحكامها.

٢ - مركز مساعدة المتبادل لحالات الطوارئ البحرية: مهمته جمع

المعلومات وتزويد الدول أطراف الاتفاقية.

٣ – منظمة المساعدة المتبادلة لشركات البترول فى منطقة الخليج.

عاشرا: الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكول الملحق بها – جدة ١٩٨٢م: وقد عقدت هذه الاتفاقية فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٨٢م تحت رعاية جامعة الدول العربية، ووقعت عليها كافة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، بما فى ذلك منظمة التحرير الفلسطينية، وتنطبق أحكام هذه الاتفاقية على البيئة البحرية الإقليمية للبحر الأحمر وخليج عدن وخليج العقبة وخليج السويس وقناة السويس حتى التقائها بالبحر الأبيض المتوسط، وتتضمن هذه البيئة المائية للبحر الإقليمى للدول الأطراف، والمنطقة المجاورة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القارى، وأعالى البحار، كما تسرى الاتفاقية على السفن والطائرات الخاصة أو التجارية، وكذلك السفن والطائرات التى تمتلكها الدول الأطراف وتستخدمها فى أغراض تجارية، ولا تسرى هذه الاتفاقية أحكامها أحكامها على بيئة المياه الداخلية للأطراف، وهى المياه الواقعة بين الشواطئ من ناحية وخطوط الأساس التى يبدأ منها قياس البحر الإقليمى من ناحية أخرى، ويمكن خضوع المياه الإقليمية لأحكام الاتفاقية إذا طلبت الدول المعنية ذلك، أو إذا نصت الاتفاقية ذاتها أو أى من البروتوكولات الملحقة بها على ذلك.

وقد نصت الاتفاقية على عدة التزامات على عاتق الدول الأطراف فيها هى:

١ – تلتزم الدول الأطراف، منفردة أو مجتمعة باتخاذ ما يلزم من التدابير المناسبة لمنع تلوث بيئة البحر الأحمر وخليج عدن وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره.

٢ – نصت المادة (٢/٣) من الاتفاقية على التعاون فيما بينها فى حالات

التلوث الطارئة، للقضاء على هذا التلوث أو منعه أو خفضه والسيطرة عليه.

٣ – كما نصت هذه الاتفاقية فى المواد من ٩ إلى ١٢ على ضرورة التعاون فى برامج البحث العلمى والفنى وتقييم الأوضاع البيئة وإدارتها.

٤ – ضرورة التعاون مع المنظمات الدولية العالمية والإقليمية المتخصصة لإعداد وإقرار معايير إقليمية، من أجل الحفاظ على البيئة البحرية لمنطقة البحر الأحمر من التلوث ومنعه وخفضه.

٥ – نصت المادة الثالثة عشر من الاتفاقية على ضرورة التعاون فى وضع القواعد المتعلقة بالمسئولية المدنية والتعويض عن الضر الناتج من التلوث.

٦ – وضع القواعد واللوائح الوطنية لتنفيذ الالتزامات الناشئة عن الاتفاقية، ويتم تنفيذ الالتزامات السالفة أما عن طريق الدول مباشرة أو عن طريق الأجهزة الرئيسية التى أنشأتها الاتفاقية وهى:

– الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن مقرها مدينة جدة وتتكون من المجلس هو الجهاز الرئيسى ويتكون من كافة الدول الأطراف فى الاتفاقية، ويختص بالنظر فى كل الامور المتعلقة بتنفيذ الاتفاقية، والسكرتارية أو الامانه العامة وهى الجهاز الاجارى للمنظمة وتختص بكافة اختصاصات الأجهزة الادارية فى المنظمات الدولية، ثم اللجنة القضائية وهى الجهاز القضائى للمنظمة[١].

حادى عشر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام الصادرة فى ١٠ ديسمبر لعام ١٩٨٢م، وقد دخلت حيز النفاذ فى نوفمبر عام ١٩٩٤م: وهى الاتفاقية التى جاءت نتيجة جهود الأمم المتحدة فى مؤتمرات متتالية، وقد نصت

(1) الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: ١٧٢.

الاتفاقية فى الجزء الثانى منها فى المواد من ١٩٢ حتى ٢٣٧ لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وقد نصت المادة (١٩٢) من الاتفاقية على ضرورة التزام الدول الأطراف فيها بالحفاظ على بالالتزامات الواردة بالاتفاقية حيث أنها الكفيلة بالحفاظ على البيئة البحرية ومكافحة مصادر تلوثها أيا كانت[1]، وقد نصت الاتفاقية على عدة التزامات أهمها:

١ – التعاون بين الدول من أجل وضع المعايير والمستويات وبرامج الدراسات والبحوث.

٢ – إنشاء نظم للرصد والتقويم البيئى.

٣ – وضع القوانين والأنظمة اللازمة لحماية البيئة البحرية.

---

(1) P.W.Birnie and A.E.Boyle International Law and the Environment, Second Edition, Oxford University Press, 2002, P351.

نقلا عن الدكتور رياض صالح أبو العطا المرجع السابق: ص: ١٢٩.

المطلب الثانى

دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة البحرية

تقوم المنظمات الدولية العالمية والإقليمية بدور هام لا يمكن التغافل عنه فى مجال حماية البيئة البحرية، ويؤكد ذلك أن معظم الاتفاقيات الدولية التى تنظم حماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها، أبرمت فى مؤتمرات دعت إليها أحدى المنظمات الدولية العالمية والإقليمية، بناء عليه تقوم المنظمات الدولية العالمية والإقليمية بمهمة إنشاء العديد من القواعد القانونية عن طريق تبنى العديد من الأعمال القانونية كالتوصيات واللوائح والقرارات والمعاهدات التى تتضمن تنظيما لكيفية المحافظة على البيئة البحرية من التلوث، وأيضا عن طريق إنشاء بعض الأجهزة المكلفة بالعمل على تحقيق ذلك منها برنامج الأمم المتحدة للبيئة المقام عام ١٩٧٢م.

وتعتبر الأمم المتحدة من أولى المنظمات الدولية أكبر أسهاما فى مجال حماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها، سواء عن طريق المؤتمرات الدولية أو عن طريق أبرام المعاهدات الدولية، أو عن طريق إنشاء أجهزة دولية متخصصة، ومن المؤتمرات التى عقدتها الأمم المتحدة، مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الإنسانية باستكهولم عام ١٩٧٢م، فقد أصدرت الجمعية العامة بالأمم المتحدة قرارها رقم ٢٣٩٨ فى الثالث من ديسمبر عام ١٩٦٨م فى دورتها الثلاثة والعشرين، الذى نص على الدعوة لعقد مؤتمر عالمى حول البيئة، لوضع حلول لمشاكل تلوث البيئة، وحضر هذا المؤتمر (١١٣) دولة وتبنى المؤتمر شعار (أرض واحدة فقط). وقد صدر عن هذا المؤتمر فى ختام أعماله إعلان حول البيئة الإنسانية، وهو أول وثيقة دولية تتضمن مبادئ لحكم العلاقات بين الدول بشأن البيئة، وكيفية التعامل معها، والمسئولية عن الأضرار الناتجة عن

الاعتداء على البيئة بالتلوث، كما يعتبر مؤتمر استكهولم أول مؤتمر دولى من نوعه يتعلق بإعلان مفهوم البيئة الإنسانية بأسلوب علمى وبخطة علمية ومنهجية، ويتكون الإعلان من ديباجة وستة وعشين مبدأ(١).

ومؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية، المعروف بقمة الأرض الأولى، وعقد بمدينة ريودى جانيرو بالبرازيل عام ١٩٩٢م، فى الفترة من ٣ إلى ١٤ يوليو عام ١٩٩٢م وحضره ممثلين من (١٧٨) دولة، وقد صدر عن هذا المؤتمر مجموعة من الوثائق ما بين إعلانات وخطط عمل واتفاقيات، أهمها:

- أجندة ريو دى جانيرو، أو الأجندة ٢١، أى جدول أعمال القرن الحادى والعشرين.
- إعلان ريو حول البيئة والتنمية.
- اتفاقية ريو بشأن تغير المناخ.
- اتفاقية ريو الخاصة بالتنوع البيولوجى.
- إعلان مبادئ حماية الغابات.

ومؤتمر الأمم المتحدة حول السكان والتنمية الذى عقد فى القاهرة عام ١٩٩٤م. ومؤتمر الأمم النتحدة حول التنمية المستدامة، وأهم هذه المؤتمرات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار عام ١٩٨٢م، وغيرهم من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية.

كما قامت المنظمات الدولية الإقليمية بنشاط متميز فى مجال حماية البيئة

---

(١) الدكتور/ إبراهيم محمد العنانى، البيئة والتنمية، أبحاث المؤتمر العلمى الأول للقانونيين المصريين، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والإحصاء والتشريع، القاهرة، عام ١٩٩٢م، ص: ٢ وما بعدها.

البحرية من التلوث، عن طريق إنشاء أجهزة متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية مثلا تختص بالأمور البيئية، وعقد اتفاقيات أيضا تهتم بالبيئة البحرية وما اتفاقية البحر الأحمر السالف الحديث عنها منا ببعيد.

وقد بينا دور المنظمات الدولية فى إرساء قواعد ومبادئ القانون الدولى للبيئة فى الفصل الأول من هذه الرسالة، منعا للتكرار نحيل إليه.

المطلب الثالث

دور القضاء الدولى فى حماية البيئة البحرية

رغم صدور بعض الأحكام من المحاكم الدولية فى منازعات تتعلق بالبيئة، إلا أن هذه الأحكام التى تعتبر سوابق قضائية نادرة، ومع ذلك تعتبر هذه السوابق النادرة مهمة لأنها أرست بعض المبادئ القانون الدولية التى عالجت بعض مشاكل تلوث البيئة البحرية، تعرضت محكمة العدل الدولية لقضتين دوليتين هما:

القضية الأولى: قضية مضيق كورفو عام ١٩٤٩م: تتلخص وقائع هذه القضية فى أنه يوم ١٥ مايو عام ١٩٤٦م، قمت المدفعية الألبانية بإطلاق نيرانها على بعض السفن البريطانية التى كانت تمر فى المياه الإقليمية الألبانية بمضيق كورفو، وفى يوم ٢٢ أكتوبر عام ١٩٤٦م، وأثناء مرور سفينتين من السفن الحربية البحرية البريطانية عبر مياه المضيق اصطدمت بحقل إلغام سبب لها أضرار جسيمة وقتل بعض البحارة، فقامت البحرية البريطانية بالانتقال إلى مسح منطقة المضيق داخل منطقة التفجير، وعندما أثارت الحكومة البريطانية الموضوع أمام مجلس الأمن أشار على الطرفين باللجوء لمحكمة العدل الدولية، وانتهت المحكمة إلى مسئولية ألبانيا وفقا للقانون الدولى عن واقعة التفجير سالفة الذكر، مع التعويض. وانتهت ايضا لعدم مخالفة السفن البريطانية قواعد القانون الدولى، مستندة فى ذلك على المبدأ القانونى الذى يمنع الدول من استخدام إقليمها بصورة تلحق الضرر بحقوق الآخرين[1].

---

(1) الدكتور/ عبد السلام منصور الشيوى، التعويض عن الإضرار البيئية فى نطاق القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٨م، ١٦٣ – ١٦٦.

القضية الثانية: دعوى استراليا ونبوزلندا ضد فرنسا(1): دعوى استراليا ضد فرنسا، تتلخص وقائع هذه القضية أنه فى يوم ٩ مايو عام ١٩٧٣م تقدمت استراليا بدعول للمحكمة العدل الدولية ضد فرنسا طالبة من المحكمة الحكم بعدم مشروعية استمرار التجارب الفرنسية للأسلحة الذرية فى المحيط الباسفيكى الجنوبى لمخالفتها لقواعد القانون الدولى المعمول بها، وطلبت استراليا من المحكمة اتخاذ الإجراءات التحفظية المناسبة، وبأن تطلب من الحكومة الفرنسية الكف عن اتخاذ أى تجارب ذرية فى الجو انتظارا لصدور حكم المحكمة، ودفعت فرنسا بعدم اختصاص المحكمة بنظر الدعوى فى كتاب أودعته كتاب المحكمة فى ١٦ مايو سنة ١٩٧٣م على أساس أن إعلان الحكومة الفرنسية الصادر فى ٢٠ مايو عام ١٩٦٦م بقبولها الخضوع لقضاء محكمة العدل الدولية وفقا للمادة ٣٦ الفقرة الثانية من النظام الأساسى للمحكمة.

وأصدرت المحكمة أمرها بأغلبية ثمانية أصوات ضد ستة فى ٢٢ يونيو ١٩٧٣م، بأن تكف الحكومة الفرنسية عن إجراء التجارب النووية التى تسبب تساقط الغبار الذرى على إقليم استراليا، وذلك بصورة مؤقتة لحين صدور الحكم النهائى فى الدعوى، وقد أخذت المحكمة فى حكمها بوجهة نظر الحكومة الاسترالية إذ استندت إلى أن سقوط الغبار الذرى المشع الناتج عن التجارب الذرية الفرنسية على إقليم استراليا وانتشاره فى المجال الجوى الاسترالى دون موافقة استراليا يعد انتهاكا لسيادة استراليا، واعتداء على حق استراليا فى تقرير الأعمال التى تجرى على إقليمها، وخاصة تقرير إمكانية تعرض استراليا وسكانها للإشعاعات. واستندت المحكمة أيضا إلى أن ما تسببه التجارب الذرية

(1) R.C.I.J. 1973 "Affaire des Essais Nucleaires, Australie C France – ordonnance du 22 Juin 1973, P. 99- 132. 339.
- Annuaire de la C.I.J 1973 – 1974, P. 124

الفرنسية من إعاقة السفن والطائرات فى البحر العالى، وفى المجال الجوى الذى يعلوه، ومن تلويث للبحر العالى بالغبار الذرى المشع يشكل خرقا لقاعدة حرية أعالى البحار.

وتقدمت نيوزلندا بعريضة دعواها ضد فرنسا فى ٩ مايو سنة ١٩٧٣م لمحكمة العدل الدولية طالبة الحكم باعتبار التجارب الذرية الفرنسية تشكل خرقا وانتهاكا لحقوق نيوزلندا، وحكمت بذات الحكم الذى حكمت به فى القضية الأولى.

المبحث الثانى

حماية البيئة البحرية فى النزاعات المسلحة

يعتبر موضوع حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة من الموضوعات الهامة التى فرضت نفسها على المجتمع الدولى، حيث تستخدم البحار والمحيطات ميدان للعمليات العسكرية، كما أن التطور السريع فى مجال الأسلحة، أصبح يهدد بدرجة كبيرة البيئة البحرية بالتلوث الخطير، الذى من الممكن أن يقضى على كافة الثروات فى البحار والمحيطات فى الكرة الأرضية، ولقد فرض القانون الدولى العرفى فى القرن التاسع عشر حمايته للبيئة البحرية أبان المنازعات المسلحة، ولكن هذه الحماية كانت مناسبة لاستخدامات البحار والمحيطات وآلياتها فى هذا العصر، أما فى عصرنا الحاضر، فأن الحماية القانونية للبيئة البحرية أبان المنازعات المسلحة تشكل ضرورة ملحة لحماية البشرية من مصير مجهول، نظرا لكثرة ما تمتلكه الدول من أسلحة تكفى لدمار العالم أكثر من مرة.

ويؤكد ذلك التطورات المتلاحقة والسريعة فى القانون الدولى والقانون الدولى للبحار والقانون الجوى والقانون الدولى للبيئة، حيث نصت على قواعد ومبادئ وأحكام تعد ضمانة حقيقية للبيئة البحرية أبان المنازعات المسلحة، خاصة الواردة فى اتفاقيات جنيف الأربعة لعام ١٩٤٩م والبروتوكولين الإضافيين لهما لعام ١٩٧٧م، مع الأخذ فى الاعتبار خصوصيات البيئة البحرية، وخاصة وأن النزاعات المسلحة التى نشبت أخيرا، تؤكد على الضرورة الملحة لكفالة وفرض حماية قانونية دولية للبيئة البحرية أبان المنازعات المسلحة[١].

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، حماية البيئة أبان النزاعات المسلحة فى البحار، المجلة المصرية للقانون الدولى، القاهرة، العدد(٤٩)، سنة ١٩٩٣م، ص: ٤٦.

ومن المؤكد وجود مصلحة عامة وعالمية وضرورية للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث أبان النزاعات المسلحة، ويجب أن تعلو فى زمن الحرب على مصلحة أطراف هذه النزاعات المسلحة، لذلك يجب عليهم أن يضعوا فى اعتبارهم مصلحة المجتمع الدولى بل والإنسانية فيما يستخدمونه من أسلحة أثناء النزاعات المسلحة، وهذا ما أكده القانون الدولى الإنسانى فى العديد من المعاهدات الدولية بدءا من إعلان سان بطرس برج عام ١٨٦٨م حتى اتفاقيات جينف الأربعة لعام ١٩٤٩م وما لحق بهم من بروتوكولات أشهرهم بروتوكولاتين عام ١٩٧٧م.

وقد أدى النقص الواضح فى القواعد القانونية وآليات حماية البيئة البحرية أبان النزاعات المسلحة، فضلا عن عدم التزام الدول أطراف النزاعات المسلحة بالقليل الموجود من القواعد القانونية التى تفرض حماية قانونية، مما دفع لجنة الصليب الأحمر لدعوة عدد من الفقهاء الدوليين والباحثين، لمؤتمر لعمل اتفاقية تحمى البيئة البحرية مباشرة أبان النزاعات المسلحة وانتهى ذلك لإصدار دليل سان ريمو عام ١٩٩٤م، خاص بالقانون المطبق على النزاعات المسلحة فى البحار، وقد نص على حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، وعدم جعلها هدفا عسكريا، مع حماية السفن التجارية خاصة البترولية منها لمنع تلوث البيئة البحرية[١].

إن حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار قد مرت بمرحلتين مرحلة حماية غير مباشرة، وردت في إتفاقيات لاهاي لعام1899 و1907

---

(1) لويزدوسوالد. بيك / دليل سان ريمو بشأن القانون الدولى المطبق فى النزاعات المسلحة فى البحار، مجلة اللجنة الدولية للصليب الأحمر، العدد ٤٦، جنيف عام ١٩٥٥م، ص: ٣٥

والإتفاقيات الخاصة بتحديد بعض الأسلحة وصولا إلى اتفاقيات جنيف لعام1949 و مرحلة حماية مباشرة، وقد بدأت ببروتوكول جنيف الأول لعام1977 و اتفاقية خطر إستخدام تقنيات تغيير لبيئة لأغراض عسكرية، ونقوم بدراسة كل مرحلة على حدة.

أولا: مرحلة الحماية غير المباشرة للبيئة البحرية أبان النزاعات المسلحة:
ويطلق عليها بعض الفقهاء القانون الاتفاقى الإنسانى لحماية البيئة البحرية أبان النزاعات المسلحة [1]، فى بداية أعوام السبعينات، كان القانون الدولي الإنساني، يركز من الناحية التقليدية على البشر من حيث نطاقه ومن حيث مجال دراسته، " لذلك فان البيئة البحرية بوصفها هذا لم تذكر في هذه الصكوك، إذ لم تكن فكرة البيئة قد ظهرت بعد اعتماد معظم تلك الصكوك، غير أنه يلاحظ أن بعض الأحكام والنصوص التى تحمي البيئة البحرية، ومنها على سبيل المثال الأحكام التي تتعلق بالممتلكات الخاصة أو بحماية الأعيان المدنية وأيضا الأحكام الخاصة بتحريم استخدام بعض الأسلحة، وهذا ما نطلق عليه عبارة الحماية غير المباشرة لبيئة البحرية، ويمكن الإطلاع على مثل هذه الأحكام في عدة معاهدات دولية معظمها عرفية.

ومنذ نشأة القانون الدولى الانساني يركز على حماية البشر والمدنيين وتنظيم أساليب ووسائل الحرب فلم يهتم بحماية البيئة لأنه مفهوم حديث نسبيا، ولكن هذا لم يمنع من وجود أحكام تحمي البيئة بطريق غير مباشر، منها اتفاقتى لاهاى الثالثة لعام ١٨٩٩م، مؤتمر ولاهاى لعام ١٩٠٧م، الذى خرج بثلاثة عشر اتفاقية ثمانية منها خاصة بالبيئة البحرية، فقد نصت الاتفاقيتين السادسة منهم على وضع السفن

---

(1) الدكتور/ عمر إسماعيل سعد الله :محاضرات تدوين القانون الدولي الإنساني، جامعة الجزائر، معهد الحقوق،جامعة الجزائر 1997 م، ص: ٦٥.

التجارية فى الحروب، والسابعة بشأن تحويل السفن التجارية إلى حربية، والاتفاقية الثامنة لمعالجة زرع الالغام، والاتفاقية التاسعة للقصف البحرى[١].

وقد وجهت عدة انتقادات لهذه الاتفاقيات منها قصورها عن حماية البشر وبيئته من آثار الحروب، وأيضا من حيث التطور الهائل والمتسارع لوسائل الحرب وأساليبها، بحيث لا تستطيع هذه الاتفاقيات مواكبة هذا التطور، كما أن ربط البيئة البحرية بالاعيان المدنية لا يحقق نتيجة إيجابية من أجل حماية البيئة البحرية، لان العدو أو أطراف النزاع يكون هدفهم إضعاف العدو بكل الوسائل حتى بيئته تستعمل لنفس الغرض، وعليه رغم أن نصوص اتفاقيات لاهاي حين تحرم استعمال سلاح معين بشكل عشوائي مثلا فهي تحمي السفن التجارية المحايدة، وبالتالي تحمي البيئة البحرية من خطر التلوث سواء نفطي أو إشعاعي، ولكن هذا غير كافي.

ولكن الشيء الجديد في هذه الاتفاقيات ديباجة الاتفاقية الرابعة، التي أشارت إلى أن الاطراف المتعاقدة قد وجدت انه كان من المستحيل عليها أن تضع نصوصا تواجه جميع الحالات الواقعة التي قد تنشا في الممارسة الفعلية، بيد أن هذه الحالات لا يجب ان تترك لتقدير وتحكم القادة العسكريين، حيث تضمنت الديباجة ما يعرف بصيغة مارتيز التي تقرر انه حتى يتم التوصل الى تقنيين كامل لقوانين الحرب، فان الاطراف يعلنون ان المدنيين والمقاتلين يظلون في الحالات التي لا تشملها النصوص التي أقرها الاطراف، تحت حماية وسلطان مبادئ القانون الدولي، كما استقر العرف ومبادئ الانسانية وما يمليه الضمير العام.

---

(1) فليب أنطوان: القانون الدولي الإنساني وحماية البيئة في حالة التراع المسلح، مجلة الصليب الأحمر، العدد798، جنيف1992 ، الطبعة الفرنسية، ص: ٤٥.

ومن نص الديباجة نلاحظ انه يمكن تطبيق مبدأ مارتيز على البيئة البحرية لحمايتها، لاننا لا يمكن أن نتركها لتقدير وتحكم القادة العسكريين وجعلها أهدافا عسكرية أثناء الهجوم البحري، بل نطبق مبادئ القانون الدولي المتعلق بحماية البيئة البحرية.و نجد ان الاتفاقية الرابعة المتعلقة بقوانين وعادات الحرب البرية لعام 1907 تتضمن لائحة ملحقة، وجاء في هذه اللائحة حكما هو المادة (23) البند (ز)، فقد نصت على (منهج تركيز البشر) الذي اشرنا اليه، بيد ان المادة(23) التي تحظر) تدمير أو مصادرة ممتلكات العدو، فيما عدا الحالات التي تحتم فيها الظروف الحربية هذا التدمير والاستيلاء) وتشكل إحدى ضمانات حماية البيئة البحرية، ولو رجعنا إلى الاتفاقيات الثمانية الخاصة بالحرب البحرية لا نجدها تحمي البيئة البحرية مباشرة، ولكنها أدخالها ضمن الأعيان المدنية التي لا يجوز تدميرها، قصور يجب تلافيه[١].

المرحلة الثانية: مرحلة الحماية المباشرة للبيئة البحرية أبان النزاعات المسلحة: بعد ظهور مصطلح البيئة بمفهوم مؤتمر استوكهولم1972 م، تتطلب اجراء تعديلات على القانون الدولى الانساني، لاعطاء الحماية للبيئة الطبيعية اثناء التراعات المسلحة، وهذا نتيجة لضعف اهتمام القانون الدولى العرفي التقليدي الانساني عن اضفاء الحماية اللازمة للبيئة، لأن كل الاتفاقيات السابقة تركز الحماية على المدنيين والاعيان المدنية، ولكن هناك مواد تحمي البيئة البحرية على العموم من التلوث الناجم عن استعمال الاسلحة المحرمة، واستخدام اساليب ووسائل الحرب المختلفة، والقصف العشوائي واستخدام الالغام البحرية وتدمير السفن التجارية البترولية بوضع قيود عليها.ونظرا لهذا التطور الحاصل في مفهوم البيئة

---

(1) الدكتور/ زيدان مريبوط: مدخل إلى القانون الدولي الإنساني، حقوق الإنسان المجلد2 ، دراسات حول الوثائق العالمية والإقليمية، دار الملايين 1988 القاهرة. ص: ٢٤٥.

أبرمت اتفاقيات دولية تعالج موضوع حماية البيئة الطبيعية ومنها البيئة البحرية هي:

١ - اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لاغراض عسكرية أو لاي اغراض عدائية اخرى، التى اعتمدت في اطار الامم التنحدة في 10 ديسمبر 1976 وتم التوقيع عليها عام 1977 م.

٢ - البروتوكول الأول الاضافي إلى اتفاقيات جنيف لعام 1949 المعتمد في 1977م.

١ - اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لاغراض عسكرية أو لاي اغراض عدائية اخرى، التى اعتمدت في اطار الامم التنحدة في 10 ديسمبر 1976 وتم التوقيع عليها عام 1977 م(١): تعتبر الممارسات التي قام بها الجيش الامريكي في الهند الصينية والفيتنام والتي استخدم فيها وسائل قتالية مثل مبيدات الاعشاب والنباتات الخضراء واستمطار الغيوم أو بعثرة او توزيع نوع من الضباب فوق المطارات ألحقت أضرارا بالغة بالبيئة، واثارت في نفس الوقت مخاوف العديد من الدول في المجتمع الدولى، مما مهد السبيل لوضع اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لاغراض عسكرية، تم اعتمادها من قبل الجمعية العامة للامم المتحدة في 10 ديسمبر 1976 بقرارها رقم ((31والتي جاء التوصل إلى اعتمادها خلال المفاوضات المتعددة المعروفة اختصارا باسم(ENMOD) وهى الدول الاطراف

---

(1) للاطلاع على المزيد من المعلومات عن تاريخ هذه المعاهدة وسير مفاوضاتها أنظر

- Bothe, Michael: « War and Environnement » in Encyclopedia of pudlic International , Vol , pp52- 53
- Yve-Sondoz, Swinarski Zimmermann: Commentaire des protocoles additionnels de 8 jui1977 aux Conventions de Genéve de 12 Août 1949, Eds Genéve 1986. pp 415,416 s 1448.

في مؤتمر جنيف للجنة نزع السلاح، وتتضمن الاتفاقية مواد وملحق له ذات قيمة الاتفاقية، ويندرج في مقدمة الاحكام التي تضمنتها الاتفاقية نص المادة الاولى التي نصت على أنه:

(١ - تتعهد كل دولة طرف في هذه الاتفاقية بعدم استخدام تقنيات التغيير في البيئة ذات الآثار الواسعة الانتشار أو الطويلة البقاء او الشديدة لاغراض عسكرية او لاية اغراض عدائية أخرى كوسيلة لالتحاق الدمار او الخسائر او الاضرار باي دولة طرف حربي.

٢ - تتعهد كل دولة طرف في هذه الاتفاقية بألا تساعد أو تشجع او تحض اية دولة او مجموعة من الدول أو ية منظمة دولية على الاضطلاع بانشطة منافية لاحكام الفقرة ((1 من هذه المادة).

ويتضح من هذا النص ان المحظور هو الاستعمال، فلا يندرج في نطاق الحظر التحقيق او بالاستخدام، ولا يدخل كذلك التحضير لهذه النشاطات الممنوعة ولا البحوث المتعلقة بها، علما بان الواقع يشير الى ان العسكريين متمسكون بمتابعة بحوثهم في هذا الميدان، وكان من الواجب ان تقوم بهذه البحوث اجهزة مدنية وان تكون نتائجها معلنة، والاعتداءات على البيئة التي تحظرها الاتفاقية التي تنجم عن استخدام أي تقنيات تستهدف تعديل دينامكية الارض او تكوينها عن طريق تغيير متعمد في العمليات الطبيعية وهذا ما اوضحته اتفاقية ENMOD))في المادة الثانية من نفس الاتفاقية على انه يقصد بعبارة تقنيات التغيير في البيئة كما هي مستعملة في المادة الاولى، أي تقنية لاحداث تغيير عن طريق التغيير في العمليات الطبيعية، في دينامكية الكرة الارضية او تركيبها او تشكيلها، بما في ذلك جميع احيائها المحلية وغلافها الصخري والمائي وغلافها الجوي، او في ديناميكية الفضاء الخارجي أو تركيه أو تشكيله، والواضح من هذه النصوص المتقدمة أن ثمة

معايير تحكم الضرر الذي يصيب البيئة نتيجة للعمل العسكري لكي يكون في ذاته محرما بسبب ما يحدثه من أضرار بيئية [١].

هذه الاتفاقية تضعف الحماية المقررة لبيئة الانسان في مواجهة إستخدام القوة المسلحة في إطار أى نزاع مسلح، أو لمجرد محاولة المساس المتعمد بالبيئة لاغراض عسكرية او عدائية، وعليه فان الاتفاقية لا تشمل تغيرات البيئة الناشئة بشكل غير مباشر او عرضا من الوسائل الحرب التقليدية او اسلحة الدمار الشامل، كما ان الاستخدام المحظور بموجب الاتفاقية مقصور كذلك على الاغراض العسكرية واية اغراض اخرى عدائية، وعليه فالحظر هنا يتبع النية وهي عنصر ذاتي، وكذلك الحال فان احكام الاتفاقية لا تحظر الاستخدام السلمي لهذه التقنيات، ذلك لان الاتفاقية صنفت على انها تدبير للحد من سباق التسليح، كما ان استخدام هذه التقنيات ليس محظورا الا بقدر ما تسببه من دمار وخسائر واضرار للدولة الطرف في الاتفاقية، فالاتفاقية لا تسري الا على دول الاطراف فيها.

وقد اعطت الاتفاقية مجلس الامن دورا اساسيا في نطاق الرقابة على التزام دول الاطراف باحكامها، فقد سمحت للدولة المتضررة من عدم التزام دولة اخرى بالاتفاقية، ان تقدم شكوى لمجلس الامن، الذي له صلاحية التحري او ان يقرر ان الدولة الشاكية متضررة او ان هناك خطرا من تضررها نتيجة انتهاك الاتفاقية، ويقع على عاتق كل الاطراف مساعدتها وفقا لاحكام ميثاق الامم المتحدة.

وتنص المادة الثامنة من الاتفاقية على اجراءات مراجعة دورية للاتفاقية، وقد عقد المؤتمر الاول للمراجعة بجنيف عام1984 م، بسبب الأضرار التي لحقت

---

(1) الدكتور/ رشاد السيد، حمية البيئة في المنازعات الدولية المسلحة، مجلةالقانون والإقتصاد القاهرة العدد 62 السنة1992 .ص25

بالبيئة أثناء حرب الخليج الثانية، ثار الجدل بخصوص اتفاقية حظر تغيير البيئة، فضلا عن بعض الانتقادات التي وجهت الى الاتفاقية ومن بينها ان مجال تطبيقها لا يغطي الاضرار اللاحقة بالبيئة بسبب وسائل القتال التقليدية، وعقد المؤتمر الثاني للمراجعة في ايلول عام1992 م [1].

٢ – البروتوكول الأول الاضافي إلى اتفاقيات جنيف لعام 1949 المعتمد في 1977م: جاء هذا البروتوكول لسد فراغ قانوني ظهر في اتفاقية جنيف الرابعة لعام 1949م، يتضمن البروتوكول الاول مادتين تعالجان على وجه التحديد مسألة حماية البيئة في فترة النزاع المسلح الدولي، وتجدر الاشارة الى ان هذه المسالة لم تظهر في مشروعي البروتوكوليين اللذين قدمتهما اللجنة الدولية للصليب الاحمر الى المؤتمر الديبلوماسي لتاكيد وتطوير القانون الدولي الانساني المطبق في النزاعات المسلحة، من هنا فان هاتين المادتين هما ثمرة جهود المؤتمر الديبلوماسي نفسه، ويشهد وجودهما على إدراك أهمية احترام البيئة الذي اتسمت به بداية السبعينات[2].

أ- توفير وتأمين الحماية للبيئة بذاتها:تنص الفقرة(3) من المادة(35) على أنه (يحظر استخدام وسائل او اساليب للقتال، يقصد او قد يتوقع منها ان تلحق بالبيئة الطبيعية أضرارا بالغة واسعة الانتشار طويلة الامد) وتتعلق هذه المادة بالوسائل واساليب القتال وهي تحمي البيئة في حد ذاتها، وعلى الرغم من التحفظات التي أبدتها بعض الوفود المشاركة في مؤتمر جنيف الدبلوماسي للعمل على انماء وتطوير

---

(1) الدكتور /صلاح الدين عامر .حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار. مرجع سابق.ص: ١٢.

(2) الدكتور/صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة قانون النزاعات المسلحة، القاهرة، دار الفكر العربي، 1976 ص101 وما بعده.

قواعد القانون الانساني المطبقة على النزاعات المسلحة على نطاق تطبيق هذه المادة، فان من الواضح في ظلها ان أي اسلوب او وسيلة من اساليب القتال ممكن ان تؤدي الى اضرار جسيمة بالبيئة حتى على نحو عرضي، تعتبر وسائل او اساليب محرم، يبدو ان هذا النص مخصص لتوفير وتامين الحماية للبيئة بذاتها، وليس على النحو العرضي بمناسبة توفير الحماية للمدنيين او للاعيان والممتلكات المدنية.

ب -الالتزام بالاهتمام بحماية البيئة البحرية:جاءت المادة (55) من البروتوكول الاول ايضا وألزمت كل طرف في نزاع مسلح في احترام البيئة على (١ - تراعي أثناء القتال حماية البيئة الطبيعية من الاضرار البالغة واسعة الانتشار وطويلة الامد) وتتضمن هذه الحماية حظر استخدام اساليب او وسائل القتال التي يقصدها بها او يتوقع منها وقوع هذه الاضرار بالبيئة الطبيعية ومن ثم تضر بصحة او بقاء السكان.

٢ – تحظر هجمات الردع التي تشن ضد البيئة الطبيعية، ومن المهم ملاحظة ان هذه المادة التي تستهدف حماية السكان المدنيين من آثار الاعمال العدائية تدخل في سياق اوسع، هو حماية الممتلكات ذات الطابع المدني التي يتناولها الفصل الثالث من الباب الرابع من البروتوكول الاول فى المواد(من 52 إلى 56) لذلك فان هذه المادة ليست مجرد تكرار للفقرة الثالثة من المادة 35، لانها تتضمن التزاما عاما بالاهتمام بحماية البيئة الطبيعية أثناء ادارة الاعمال العدائية، لكن هذا الالتزام يعتمد على حماية السكان المدنيين، بينما الفقرة الثالثة من المادة 35 تستهدف حماية البيئة في حد ذاتها[1].

---

(1) أنظر في ذلك المجلة الدولية للصليب الاحمر العدد 17 سنة يناير/فبراير 1991 م.

- La protection de l'environnement et le droit humanitaire,
- Les dimension Internationales du droit humanitairepédone, parie 1984 pp729-730.
- Commentaire des protocols, op.cit, p 416 ss 1449, p 681, par 2133.

٢- المبادئ العامة الاساسية التي احتواها البروتوكول: تجدر الاشارة إلى انه اذا كان مفهوم البيئة لم يظهر بمعناه المعروف الآن الا في السبعينات وهذا سنة 1972 اثر انعقاد مؤتمر استوكهولم، فان عددا من القواعد والمبادئ العامة التي تضمنها القانون الدولي الانساني كثيرا ما كانت سابقة على هذا العصر بفترة طويلة تسهم كذلك في حماية البيئة في فترة النزاع المسلح، ومن هذه المبادئ الآتي:

أ- حق الاطراف في أي نزاع مسلح في اختبار اساليب ووسائل القتال ليس حقا لا تقيده القيود:و قد اعلن هذا المبدأ لاول مرة في اعلان سان بترسبورغ عام 1868م، وتأكد عدة مرات في معاهدات القانون الدولى الانساني وآخرها في الفقرة (1) من المادة 35 من بروتوكول جنيف الاول لسنة١٩٧٧م، وأعيد ذكره في دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في التراعات المسلحة في البحار الذي اعده بعض القانونيين الدوليين والخبراء البحريين الذين دعاهم الى اجتماع المعهد الدولي للقانون الانساني برعاية اللجنة الدولية للصليب الاحمر سنة 1994 والذي جاء فيه في المادة (38) من الجزء الثالث المعنون: القواعد الاساسية والتمييز بين الاعيان او الاشخاص المحميين والاهداف العسكرية، حيث تنص (في أي نزاع مسلح، لايمكن حق اطراف النزاع في اختيار او اساليب الحرب محدودة) لذلك فان أي اسلوب او وسيلة من وسائل القتال تؤدي الى اضرار جسيمة بالبيئة، حتى لو كان ذلك على نحو عرضي، تعتبر وسائل او اساليب محرمة، وهكذا يبدو ان هذا النص مخصص لتوفير وتامين الحماية للبيئة بذاتها وحماية المدنيين والاعيان والممتلكات المدنية[١].

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ٣٥.

ب – مبدأ التناسب:هذا المبدأ يميز عدة أحكام من القانون الانساني، وينطق هذا المبدأ شأنه شان المبدأ الاول بدون أي شك ايضا على حماية البيئة في فترة التراع المسلح.و هذا ما نلاحظه في المادة((55 من البروتوكول الاوللعام ١٩٧٧م، ايضا لكي تؤكد أن ذلك واجب كل في كافة أنواع النزاع المسلح في احترام البيئة بنصه على: (١ – تراعي اثناء القتال حماية البيئة الطبيعية من الاضرار البالغة واسعة الانتشار وطويلة الامد، وتتضمن هذه الحماية حظر استخدام اساليب او وسائل القتال التي يقصد او يتوقع منها ان تسبب مثل هذه الاضرار بالبيئة الطبيعية ومن ثم تضر بصحة او بقاء السكان.

٢ – تحظر هجمات الردع التي تشن ضد البيئة).

ج – مبدأ التمييز:ورد هذا المبدأ في نص المادة(52) من البروتوكول الاول بنصها(على اطراف التراع ان تميز في كل وقت بين المدنيين او غيرهم من الاشخاص المحميين والمقاتلين، وكذلك بين الاعيان ذات الطابع المدني او التي هي في مأمن من الهجمات والأهداف العسكرية) هذا النص يوجب التمييز بين الاهداف العسكرية وغير العسكرية التي لا تمثل في حد ذاتها أهدافا عسكرية.

د – مبدأ حظر استعمال اسلحة تتسبب في احداث اضرار بالبيئة الطبيعية: هذا المبدأ جاء النص عليه في البروتوكول الاول وقبله ورد النص عليه في مختلف الاتفاقيات التي تحظر استخدام الاسلحة التقليدية والنووية والجرثومية وغيرها، بحيث نجد نص المادة(35) البروتوكول الأول 1977 ينص على) تحظر استخدام الاسلحة والقذائف والمواد ووسائل القتال التي من شأنها إحداث إصابات أو آلام لا مبرر لها) وحسب هذه المادة فان استعمال هذه الالغام والاسلحة الاخرى التقليدية في النزاع المسلح ضد أهداف عسكرية مقرون بمراعات حماية البيئة البحرية من خطر التلوث والتدمير.

هـ- وضرورة صون البيئة الطبيعية: ورد هذا المبدأ في الفقرة 3 من المادة 35 والفقرة 2 من المادة 55 من بروتوكول جنيف الاول لعام 1977، حيث تنص الفقرة (3) (بخطر استخدام وسائل واساليب للقتال، بقصد او قد يتوقع منها ان تلحق بالبيئة الطبيعية أضرارا بالغة وواسعة الانتشار وطويلة الامد.) وتنص الفقرة الثانية على (تحظر هجمات الردع التي تشن ضد البيئة الطبيعية) ما سبق يؤكد على حماية البيئة الطبيعية وصونها بذاتها، حيث الفقرة الاولى تضع معايير ثلاثة وهي الاضرار البالغة وواسعة الانتشارو طويلة الامد لكي تستطيع القول ان الاساليب ووسائل القتال محظورة، والفقرة الثانية من المادة 55 التي تحمي البيئة الطبيعية مباشرة بحيث تحظر هجمات الردع والانتقام التي تشن ضد البيئة الطبيعية، ولكن هذه الفقرة تصطدم بفكرة أخرى وهي الضرورة العسكرية التي يحتج الاطراف المتحاربة عادة في نزاعاتهم بها ولكي نعطي فعالية لهذه القواعد علينا نشر وتبليغ هذه القواعد دون ان تحس الاطراف المتنازعة انه تدخل في سيادتها الوطنية.

ي – ضرورة اخذ احتياطات أثناء الهجوم:من المبادئ الاساسية في القانون الدولي الانساني مبدأ ضرورة أخذ الاحتياطات حيث نجد المادة(57) فقرة (1) تنص على (تبذل رعاية متواصلة في ادارة العمليات العسكرية، من اجل تفادي السكان المدنيين والاشخاص والاعيان المدنية) وتنص الفقرة (2) من نفس المادة(تتخذ الاحتياطات التالية فيما يتعلق بالهجوم:

(أ) يجب على من يخطط لهجوم أو يتخذ قرارا بشانه:

أولا: أن يبذل ما في طاقته عمليا للتحقق من أن الاهداف المقرر مهاجمتها ليست أشخاصا مدنيين او اعيانا مدنية وانها غير مشمولة بحماية خاصة.

ثانيا: ان يتخذ جميع الاحتياطات المستطاعة عند تخير وسائل واساليب

الهجوم من اجل تجنب احداث خسائر في أرواح المدنيين، أو الحاق الإصابة أو الاضرار بالأعيان المدنية، وذلك بصفة عرضية وعلى أي الاحوال حصر ذلك في أضيق نطاق). وتنص الفقرة (4) من نفس المادة على أنه (يتخذ كل طرف في النزاع كافة الاحتياطات المعقولة عند إدارة العمليات العسكرية في البحر أو في الجو، وفقا لما له من حقوق وما عليه من واجبات بمقتضى قواعد القانون الدولي التي تطبق في النزاعات المسلحة، لتجنب احداث الخسائر في أرواح المدنيين والحاق الخسائر بالممتلكات المدنية).

من هذه الفقرات نلاحظ أن على أطراف النزاع مراعاة قاعدة الحماية المخصصة للبيئة الطبيعية أثناء النزاعات المسلحة قدر المستطاع لعدم التعرض او تدمير البيئة او لتجنب احداث أضرار كبيرة للبيئة الطبيعية، ولكن هذه الفقرات لا يجب ان يفهم منها انه يجوز شن هجوم مباشر ضد البيئة الطبيعية حيث نجد الفقرة الخامسة من المادة(57) تنص على انه (لا يجوز تفسير أي من احكام هذه المادة بانه يجوز شن أي هجوم ضد السكان المدنيين او الاشخاص المدنيين او الاعيان المدنية).

3- قصور البروتوكول عن تحديد قواعد حماية البيئة البحرية: تنص المادة 55من البروتوكول الفقرة الثانية على انه (تحظر هجمات الردع التي تشن ضد البيئة الطبيعية)هذه الفقرة تنص على قاعدة مهمة في القانون الدولي الانساني هي قاعدة عدم تدمير أو الاعتداء على البيئة البحرية، التي تعطي أكبر ضمان لحماية البيئة البحرية.

- غموض قانون الهجمات: ينجم تدمير البيئة عادة عن طريق مباشرة الهجمات من قبل أحد أطراف النزاع، في حين نجد هذه الاخيرة غير معرفة بشكل واضح، فبالنسبة للتعريف، نصت المادة (49) فقرة أولى من البروتوكول

الأول لسنة 1977 على أن الهجمات هي أعمال عنف هجومية، أو دفاعية توجه ضد أهداف مدنية، وبالنسبة لعدم منع بعض أنواع الهجمات، والتي تكون عمدية أو عشوائية أو انتقامية، هذه الأخيرة ممنوعة منعا باتا في إطار القانون الدولي الانساني[1].

- إشكالية شروط الاحتياطات الواجب اتخاذها عند القيام بالهجمات: إن شروط مباشرة الهجمات بكافة أنواعها من شأنه أن لا يحقق الحماية ويبعدعن الهدف المراد تحقيقه، وهو حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، فلقد جاء في المادة (57) من البروتوكول الأول لعام ١٩٧٧م بعنوان الاحتياطات الواجب اتخاذها أثناء الهجمات في فقرتها الثانية (أنه لمباشرتها يجب اتخاذ جملة احتياطات واتخاذ كافة السبل، والطرق الممكنة، لتأكد من ان الاهداف ليست مدنية، وليست مشمولة بحماية خاصة). لم تنص المادة على المعيار الذي يمكن أن نحكم على طرف متنازع أنه استعمل واستنفذ كافة السبل والطرق بعدم الاعتداء على المنطقة البحرية، كذلك الفقرة(3) من المادة (57) تلزم الاطراف المتنازعة بالامتناع عن الهجمات إذا كانت من شانها ألا تحقق مصلحة عسكرية أكيدة ومباشرة مقارنة مع الأضرار التي تسببها للأهداف المدنية.لا يمكن لاى دولة ان تعرف مسبقا، مهما كانت وسائلها متطورة، أنها عندما تقصف هدفا عسكريا مجاورا للبحر أو على شاطئه، ما قد يسببه ذلك القصف من خراب وتلوث لتلك المناطق البحرية، أنه سيحقق مصلحة عسكرية أكيدة أم لا ؟ فالمعيار هنا شخصي ونسبي، كما ان أتباعه من الممكن جدا ان يترتب عليه الاعتداء على البيئة البحرية دون مساءلة الطرف المتنازع.

---

(1) Clasca lonnel: La protection des biens pudlics, R.I.C.R (Genéve N° 726, 1980 p 250.

- إستعمال أسلحة الدمار الشامل[1]: يرى بعض الفقهاء بأن قاعدة سير النزاعات المسلحة لا تسمح للأطراف المتنازعة باستعمال كافة الوسائل لتحطيم الخصم، فهناك أسلحة تنطوي على أعمال قسوة وهمجية تسبب آلاما لا طائل منها، لذلك وجب عدم استعمالها ويأخذوا على اتفاقية لاهاي الرابعة لسنة 1907 أنها لا تناسب الوقت الحاضر وثبت عدم صلاحيتها خاصة بعد دخول الطائرة نطاق النزاعات المسلحة سنة 1911، فما بالك باستعمال الاسلحة النووية او اسلحة الدمار الشامل، وفي نفس السياق نجد أن اتفاقية جنيف الرابعة لعام 1949 لم تنص على اسلحة الدمار الشامل، لذلك نجد المادة (٣٦) من البروتوكول الأول لسنة 1977 تحاول تفادي النقص، بنصها على أنه في حالة إكتساب سلاح جديد، وجب على الاطراف بيان أن ما تستخدمه ممنوعا بأحكام هذا البروتوكول.لأن استعمال الأسلحة النووية المدمرة من شأنه أن يصاعد من الإشعاعات النووية في البحار ويقضي على الثروات الحية والحيوانية الموجودة وتجعلها عديمة الاستعمال أو الاستغلال الاقتصادي، وذلك لعدم إمكانية التحكم في هذه الأسلحة أو صدها[2].

وفي هذا المجال يرى أحد الفقهاء بأن القواعد الخاصة بتنظيم النزاعات المسلحة المعاصرة، لوجود الأسلحة النووية على نطاق واسع، ونأمل اليوم أن تقوم الدول بتطبيق فعلى لاتفاقية عدم انتشار الأسلحة النووية وأن تقوم بتدميرها وتفكيكها كليا، وألا يكون امتلاكها مقصورا على عدد قليل من الدول دون بقية

---

(1) عبد العزيز علي جميع - حسن درويش: قانون الحرب، المكتبة الأنجلومصرية، القاهرة 1952، ص166 .

(2) peittro Verri: le destin des diens culturels dans les conflits armé,2eme partie, R.I.C.R (Genève), N° 753, 1985,P 13.

دول العالم، فالمبدأ يجب أن يطبق على الجميع، وفي ذلك خير للبشرية جمعاء[١].

ب- عوارض قاعد عدم الاعتداء أو التدمير: إذا كانت قوانين أحكام القانون الدولي الإنساني قد قررت قواعد لحماية لبيئة البحرية متمثلة في عدم شن هجمات الردع عليها أثناء النزاعات المسلحة، فإن هذه القواعد تشوبها عوارض قد تجعل تطبيقها أمرا مستحيلا، وتتمثل هذه العوارض في حالتين يمكن بفضلها الاعتداء على البيئة البحرية هما:

أولهما: استخدام أحد أطراف النزاع لبيئته البحرية في أغراض عسكرية أو حربية.

وثانيها: حلة الضرورات.

تجدر الإشارة أن البروتوكول الأول يحظر اللجوء إلى الحرب الإيكولوجية، أي استخدام وسائل القتال التي تخل بتوازنات طبيعية لا غنى عنها أما الاعتداءات على البيئة التي تنص عليها اتفاقية حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة فهي مختلفة، والأمر يتعلق هنا باللجوء إلى الحرب الجيوفيزيائية، التي تترتب على التدخل المعتمد في العمليات الطبيعية مما يؤدي إلى ظواهر مثل الأعاصير أو الأمواج البحرية العنيفة، أو الهزات الأرضية وأيضا هطول الأمطار وسقوط الثلوج.

ومن جانب آخر وفي إطار المقارنة بين اتفاقية تغير البيئة وبروتوكول جنيف الأول، يتبين لنا أن اتفاقية تغيير البيئة محدودة الوسائل خاصة التي تؤثر أو تؤدي إلى تغيير البيئة، بينما لم يشمل البروتوكول الأول على أية وسيلة من

---

(1) الدكتور/ حامد سلطان:الحرب في نطاق القانون الدولي م.م.ق.د مجلد25 ،مطبعة النصر،الإسكندرية 1969 ، ص288 .

الوسائل القتالية التي تقصد من وراء استخدامها أن تسبب أضرار للبيئة ومن الناحية الثانية، فان البروتوكول الأول يحكم العلاقات بين الأطراف المتحاربة، بينما اتفاقية (ENMOD)) تضبط العلاقات بين الدول الأطراف في الاتفاقية، وتجدر الإشارة كذلك إلى أن هاتين الاتفاقيتين تحظران نوعين مختلفين تماما من أنماط الاعتداءات على البيئة، فالبروتوكول الأول يحظر اللجوء إلى أي استخدام أي وسيلة من وسائل القتال يمكن أن يخل بتوازنات الطبيعة التي لا غنى عنها، أما الاعتداءات على البيئة التي نصت عليها اتفاقية فهي (ENMOD) مختلفة، حيث أن الأمر هنا يتعلق باللجوء إلى الوسائل التي تنصب على التدخل المتعمد في عمليات الطبيعة، مما قد يؤدي إلى حدوث ظواهر مثل الأعاصير وسقوط الأمطار وإبادة النباتات وتلويث المحيطات والشواطئ[1]، ومع ذلك فان التدقيق في هاتين الاتفاقيتين يؤدي بنا إلى التأكيد على أنهما متكاملتان، وفي نفس الوقت لا تنطويان على ازدواجية في الوسائل والأهداف بغية حماية البيئة. ومن المتعين التأكيد على أن اتفاقية تعديل البيئة لو لم تكن موجودة، لكانت الوسائل والأساليب لتغيير البيئة جائزة إذا كانت الضرورات العسكرية تقتضيها، إلا أن اتفاقية تعديل البيئة (ENMOD) تستبعد اللجوء إلى مثل هذه الأساليب في حالة الضرورة العسكرية بين دول الأطراف فيها.

اكتسبت العناية بالبيئة البحرية أهمية خاصة منذ بدء إدراك المدى الذي يمكن أن تتطور اليه مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات ومدى ما يمكن أن يؤدي إليه – في ظل المبدأ التقليدي للحرب أعالي البحار – من آثار مدمرة على الثروات الحية وعلى صحة الإنسان ورفاهيته. وحظيت تلك الظاهرة بالجانب

(1) Mourin Jean:la pollution des mers ou regard du droit international ,Académie de droitinternational de la Haye,collque 1973 (la protection de l'environnement et le droit international)p 245et ss

الأعظم من العناية والاهتمام، ونظر إليها على أنها تمثل الخطر الحقيقي الذي يتهدد البيئة البحرية، وأنها السبب الرئيسي الذي يمكن أن يتفرع منه كافة مظاهر تدهور تلك البيئة [١].

وهكذا يمكن القول بان هناك التزاما عاما يقع على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية، وذلك

نتيجة للاتفاقيات السالف الإشارة إليها، وأن هذا الالتزام لا يقتصر فقط على البيئة البحرية فيما يجاوز حدود الولاية الإقليمية للدول، ولكنه يشمل أيضا البيئة البحرية في المناطق البحرية الداخلية في الاختصاص الإقليمي لكل دولة، وهو ما تؤكده الممارسة الدولية المستقرة ومع ذلك فإن المادة 236 لقانون البحار توفر حصانة للسفن الحربية في مواجهة جميع نصوص الاتفاقية UNO من اتفاقية المتعلقة بحماية البيئة بما في ذلك، بصفة خاصة، الجزء الحادي عشر. وإذا قد عرضنا في هذا المبحث القواعد المتعلقة بحماية البيئة البحرية بوجه عام، وكيف أن هناك على الأقل قاعدة دولية عرفية في طريقها إلى النشوة تفرض على الدول احترام البيئة البحرية والعمل على حمايتها، فإن السؤال الذي يفرض نفسه هو التساؤل عن مدى تطبيق هذه القواعد إبان التراعات المسلحة البحرية ؟ إن الإجابة تبدو بالغة الدقة والصعوبة في ضوء حقيقة أن الغالبية الساحقة من التراعات المسلحة المعاصرة تندلع في غيبة حلة حرب بالمفهوم القانوني الدقيق[٢] وواقع الأمر أن القانون الدولي المعاصر يعرف حالة من الغموض

---

(1) الدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبيئة– الطبعة الأولى، دار النهضة العربية. القاهرة، ١٩٨٣ م، ص96 .

(2) الدكتور/ إسكندري أحمد: حماية البيئة البحرية على ضوء قواعد القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر 1995 م، ص: ١٦٧.

والخلط تتعلق بعدم وجود فواصل دقيقة وحاسمة بين قانون السلام من ناحية وبين القانون الدولي الإنساني المطبق على التراعات المسلحة من ناحية أخرى، وكثيرا ما يحدث أن تطبيق قواعد قانون التراعات المسلحة جنبا إلى جنب.

ومع ذلك فإن القول بوجوب تطبيق القواعد المتعلقة بحماية البيئة في وقت السلم إبان التراعات المسلحة في البحار يعدو أمرا منطويا على قدر كبير من التبسيط، لا ياق بالا إلى الأوضاع الخاصة بالتراعات المسلحة وما يلابسها من ظروف خاصة تجعل الالتزام بكل متطلبات قانون السلم ضربا من المستحيل، ومن هنا فإنه قد يكون من الأقرب إلى المنطق محاولة إقامة نوع من الرابطة بين قواعد حماية البيئة البحرية في وقت السلم وبين قانون التراعات المسلحة في البحار، أو قانون التراعات المسلحة بوجه عام، كما حدث فيما يتعلق بحماية حقوق الإنسان، فلم يقل أحد بوجوب تطبيق القواعد الخاصة بحماية حقوق الإنسان في مجموعها في وقت التراعات المسلحة، وإنما تم إيراد نصوص خاصة في قانون التراعات المسلحة تتضمن توفير أكبر قدر المستطاع من حماية واحترام حقوق الإنسان إبان التراعات.

المسلحة، وعليه فإن ثمة اعتبارا آخر يجب أن يضاف في أي محاولة لتطوير قواعد القانون الإنساني المطبق على التراعات إبان التراعات المسلحة منطلقا لتطوير القانون المطبق على التراعات المسلحة بوجه عام، فإن صيغة احترام البيئة وحمايتها يجب أن تكون أساسا وطيدا للعمل على إنماء وتطوير القانون الدولي الإنساني المطبقة على التراعات المسلحة في البحار.و هذا أمر طبيعي فحالة الحرب قد وضعت خارج إطار القانون منذ عام 1928 عندما تم توقيع على ميثاق باريس بريان -كيلوج، الذي تنازلت بموجبه الدول الموقعة عن حقها في استخدام الحرب كأداة لتنفيذ سياستها القومية.

المبحث الثالث

جريمة القرصنة فى القانون الدولى العام

نظمت اتفاقية جنيف للبحار العالية الصادرة في فبراير ١٩٥٨م نصوص خاصة بالقرصنة البحرية فأورد بالمادة (١٥) منها النص على أن:(تتكون أعمال القرصنة من الأعمال التالي: ١- أي من أعمال العنف أو اعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بها بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة:

أو ضد سفينة أو طائرة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.

ب - ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الاقليمي لأي دولة من الدول.

٢ - أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في ادارة سفينة أو طاشرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

٣ - أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة (١) أو (2) من هذه المادة.).

وقد أضافت المادتان (١٦ و١٧) من اتفاقية جنيف السابق الاشارة إليها حالتين أخريين هما:

١- أعمال القرصنة كما حددتها المادة (١٥) والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها.

٢- تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد القاعدة ذاتها إذا كانت

السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين.

وقد اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار لعام ١٩٨٢م (اتافاقية جامايكا لعام ١٩٨٢م) علي جريمة القرصنة في المادتين (١٠١ و١٠٢) منها، فقد نصت المادة (١٠١) علي (أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة: ١ – أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لاغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة ويكون موجها:

أ – في أعلي البحار ضد سفينة أو طائرة أو ضد أشخاص أو ممتلكات علي ظهر تلك السفينة أو علي متن تلك الطائرة.

ب – ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية اية دولة.

٢ – أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي علي تلك السفينة أو الطائرة صفة قرصنة.

٣ – أي عمل يحرص علي ارتكاب احد الأعمال الموصوفة في الفقرتين الفرعيتين أو يسهل عن عمد ارتكابها.)

المادة السابقة عرفت القرصنة بذكر الافعال المكونة للركن المادي للجريمة وتتمثل بالعنف والاحتجاز والسلب، وهذه الأفعال يكون الدافع من ورائها مغنم مالي، ووسعت المادة من الدافع وراء ارتكاب الجريمة بان اعتبرت ان القرصنة قائمة كجريمة حتي وان كان الفعل يدخل في إطار سياسي، والدليل علي ذلك وورد عبارة (لاعتبارات خاصة) بعد تعداد الأشياء التي تشكل جريمة القرصنة، كما اوضحت المادة ان مرتكب الفعل عادة يكون من طاقم السفينة.

الا ان المادة وسعت من ذلك بان اعتبرت ركاب سفينة أو طائرة يمكن ان

يعدو مرتكبين لجريمة القرصنة، ومن قرأءة المادة (١٠١) من الاتفاقية نحد انها قصرت جريمة القراصنة علي السفن والطائرات الخاصة، ولكن الاتفاقية استدركت ذلك ونصت في المادة (١٠٢) منها علي (اذا ارتكبت اعمال القرصنة المعرفة في المادة (١٠١) سفينة حربية أو سفينة حكومية او طائرة حربية تمرد طاقمها واستولي علي زمام السفينة أو الطائرة اعتبرت هذه الاعمال في حكم الاعمال التي ترتكبها سفينة خاصة او طائرة خاصة).

جريمة القرصنة الدولية وهي: (الإتيان بعمل من أعمال الإكراه أو الاستعداد للقيام به، في أعالي البحار أو البحار المفتوحة)[1] وعرفها أحد الفقهاء بأنها(ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص والأموال)[2] ومنهم من عرفها بأنها: (اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص)[3] وعرفها أخر بأنها:(كل عمل غير شرعي من أعمال العدوان يرتكبه أشخاص على ظهر السفينة خاصة في أعالي البحار العامة، أو يحاولون ارتكابه ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أخرى أو ضد السفينة الأخرى نفسها مع قصد النهب أو السلب)[4]

---

(1) الدكتور / عبد الحسين شعبان، قرصنة وقانون: أليست كوميديا سوداء؟الحوار المتمدن – العدد: ٣٠٢٩ في٢٠١٠/٦/٩م المحور: دراسات وابحاث قانونية.

(2) الدكتور/ عبد العزيز محمد سرحان، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٦٩م، ص٣٣٦.

(3) الدكتور/ محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦م، ص٤٥٥.

(4) الدكتور/ حسني محمد جابر، القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٧٣م، ص١٣٣.

والرأي الراجح في القانون يرى أن عناصر هذه الجريمة ثلاثة، وهى[١]:

١ – أعمال إكراه: ويستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو للأشخاص.

٢– يجب أن ترتكب هذه الأعمال في المياه الدولية أي أعالي البحار: فالجرائم التي تقع في المياة الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية بالمعنى الدقيق، وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية وهى التي تنظم كيفية المعاقبة عليها.

٣ – ألا تكون بوكالة مشروعة:أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام، سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته أو لمن أمر بمباشرتها.

وبعض فقهاء القانون الدولي يحصر القرصنة البحرية في العناصر التالية[٢]:

١-أن يكون من الأعمال الاجرامية (عمل غير مشروع.)
٢-أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.
٣-أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.
٤-أن يتم في البحار العالية أو في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة.

وقد أكدت اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة

---

(1) الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، منشأة المعارف، الاسكندرية ١٩٧٠م، ص١١٣٣ وما بعدها.

(2) الدكتور/ محمد يوسف علوان، القانون الدولي العام، الجامعة الإردنية، عمان ١٩٧٨م، ص٨١.

البحرية المبرمة عام ١٩٨٨م(S U A) في ديبادجتها علي الحاجة الملحة إلى تطوير التعاون الدولي بين الدول في ميدان استنباط واعتماد إجراءات فعالة وعملية لتلافي الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية، ولمحاكمة ومعاقبة مرتكبيها،استنادا علي قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٤٠/٦١ الصادر في ٦ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٨٥ الذي حثت فيه، ضمن أمور أخرى، (جميع الدول، فرادى وبالتعاون مع الدول الأخرى، وكذلك أجهزة الأمم المتحدة ذات الصلة، على أن تسهم في القضاء التدريجي على الأسباب الكامنة وراء الأرهاب الدولي، وان تولي اهتماماً خاصاً لجميع الحالات، بما فيها الاستعمار والعنصرية والحالات التي تنطوي على انتهاكات عديدة وصارخة لحقوق الإنسان والحريات الأساسية، والحالات التي يوجد فيها احتلال أجنبي، التي يمكن أن تولد الأرهاب الدولي، وتعرض السلم والأمن الدوليين).

وأيضا القرار رقم ٤٠/٦١ الذي نص على(إدانة قاطعة جميع أعمال ونهج وممارسات الإرهاب، بوصفها أعمالاً إجرامية، أينما وجدت، وأياً كان مرتكبها، بما في ذلك التي تهدد العلاقات الودية بين الدول وتهدد أمنها.) والقرار رقم ٤٠/٦١ دعا المنظمة البحرية الدولية إلى (ان تدرس مشكلة الإرهاب على ظهر السفن أو ضدها، بغية اتخاذ توصيات بالتدابير الملائمة) وقرار جمعية المنظمة البحرية الدولية رقم ج ٥٨٤ (د – ١٤) الصادر في ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٥ الذي دعا إلى وضع إجراءات ترمي إلى تلافي الأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة السفن وأمن الركاب والطواقم.

وأكد (استصواب رصد القواعد والمعايير المتعلقة بتلافي ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السفن وركابها، بغية تحديث هذه القواعد والمعايير، حسب الضرورة، وإذ تلاحظ في هذا الصدد بارتياح إجراءات تلافي

الأعمال غير المشروعة ضد الركاب والطواقم على ظهر السفن التي أوصت بها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، وإذ تؤكد كذلك ان المسائل التي لا تنظمها هذه الاتفاقية تظل تخضع لقواعد ومبادىء القانون الدولي العام،وإذ تعترف بالحاجة إلى أن تلتزم جميع الدول، في كفاحها ضد الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية إلتزاماً صارماً بقواعد ومبادىء القانون الدولي العام).

وتعتبر القرصنة جريمة دولية طبقا للمادة الثالثة من ذات الاتفاقية السابقة والتي نصت علي (١ - يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

(أ) الإستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من انماط الإخافة.

(ب) ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

(ج) تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة

(د) الإقدام، بأية وسيلة كانت، على وضع، أو التسبب في وضع، نبيطة أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها، مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

(هـ) تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض الملاحة الآمنة للسفن.

(و) نقل معلومات يعلم أنها زائفة وبالتالي تهديد الملاحة الآمنة للسفن.

(ز) جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية المذكورة في الفقرات الفرعية من "أ" إلى "و".

٢- كما يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بالآتي:

(أ) محاولة ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة (١) أو

(ب) التحريض على ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة (١) من جانب شخص ما أو مشاركة مقترف تلك الأفعال.

(ج) التهديد، المشروط أو غير المشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني، بارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرات الفرعية (ب) و(ج) و(هـ) من الفقرة (١) بهدف إجبار شخص حقيقي أو إعتباري على القيام بعمل ما أو الإمتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة المعنية.).

وطبقا للمادة الرابعة الفقرة الأولي من الاتفاقية تعتبر القرصنة عملا غير مشروع، فقد نصت علي (تنطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر أو تزمع الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة منفردة أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المتاخمة، أو عبر تلك المياه أو منها.) وإلزمت الاتفاقية في المادة الخامسة منها الدول بتجريم الأفعال الواردة في المادة الثالثة سالفة البيان فنصت علي(تجعل كل دولة طرف في الاتفاقية الأفعال الجرمية المحددة في المادة (٣) خاضعة للمعاقبة بعقوبات مناسبة تأخذ في الإعتبار ما لها من طابع خطير.).

المراجع

أولا: المراجع العربية:

- أبن منظور، لسان العرب، دار المعارف، القاهرة.
- الدكتور/ إبراهيم سليمان عيسى، تلوث البيئة المشكلة والحل، دار الكتاب الحديث، القاهرة، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠٠م، ص:١٨.
- الدكتور/ أبو الخير أحمد عطية، الألتزام الدولى بحماية البيئة والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة عين شمس، عام ١٩٩٥م.
- **الدكتور/ إبراهيم محمد العنانى، البيئة والتنمية: الأبعاد القانونية الدولية، بحث مقدم إلى مؤتمر الحماية القانونية للبيئة فى مصر، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والتشريع، المؤتمر العلمى الأول للقانونيين، المنعقد بالقاهرة، فى ٢٥ – ٢٦ فبراير، عام ١٩٩٢م.**
- دراسات في القانون الدولي للبحر، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، يناير ١٩٧٦م.
- النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري في ضوء أحكام اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨م، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد(٣٠)، عام ١٩٧٤م.
- النظام القانوني لقاع البحر فيما وراء حدود الولاية الإقليمية، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٢٩) عام ١٩٧٣م، ص: ١١٨ وما بعدها. ودراسات في القانون الدولي للبحار، دروس لطلبة الكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، عام ١٩٨٣م.

- البيئة والتنمية، أبحاث المؤتمر العلمى الأول للقانونيين المصريين، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والإحصاء والتشريع، القاهرة، عام ١٩٩٢م.
- قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة.
- الدكتور/ إبراهيم أحمد شلبي مبادئ القانون الدولي العام ،الدار الجامعية، ط 1986.
- الدكتور/ إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولى الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٨م.
- **الدكتور/ أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م وطبعة ١٩٩٤م.**
- الدكتور/ أحمد صادق الجهانى، موقف القانون الجنائى الليبى من مشكلات البيئة، بحث مقدم للمؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائى، القاهرة، ٢٥ – ٢٨ أكتوبر عام ١٩٩٣م.
- الدكتور/ الطيب اللومى، مشكلات المسئولية الجنائية والجزاءات فى مجال الإضرار بالبيئة بتونس، بحث مقدم للمؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائى، القاهرة، ٢٥-٢٨ أكتوبر عام١٩٩٣م.
- الدكتور/ أحسن بوسقيعة، مشكلات المسئولية الجنائية والجزاءات فى مجال الإضرار بالبيئة، بحث مقدم للمؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائى، القاهرة، ٢٥-٢٨ أكتوبر عام١٩٩٣م.
- الدكتور/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث –

تنمية الموارد الطبيعية) دار النهضة العربية، ٢٠٠٩م
- قانون حماية البيئة الإسلامى، جامعة الملك سعود، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م.
- قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية فى الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود، عام ١٩٩٧م.
- حقوق الإنسان وأخلاقيات المهنة، عام ٢٠٠٦م.
- الدكتور/ أحمد محمد حشيش، المفهوم القانونى للبيئة فى ضوء مبدأ أسلمة القانون المعاصر، دار الفكر الجماعى، عام ٢٠٠١م.
- الدكتور، أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسئولية المدنية فى منازعات التلوث البيئى، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، عام ١٩٩٤م.
- الدكتور/ أحمد عبد الونيس شتا، الحماية الدولية للبيئة فى أوقات النزاعات المسلحة، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد(٥٢) عام ١٩٩٦م.
- الدكتور/ أحمد أبو الوفا، تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث مع إشارة خاصة لبعض التطورات الحديثة، المجلة المصرية للقانون الدولى، عام ١٩٩٣م، العدد (٤٩).
- القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة ١٩٩٥م، وطبعة ٢٠٠٠م..
- الدكتور / أحمد نجيب رشدى، قواعد مكافحة التلوث البحرى ومسئولية مالك السفينة فى القانون المصرى والاتفاقيات، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد ٣٣، عام ١٩٧٧م.٠

- الدكتور/ السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الشرعية الدولية ومعتقل جانتانامو، مجلة القانون، كلية الحقوق جامعة عدن، العدد الرابع عشر، أغسطس عام، ٢٠٠٨م.
- المبادئ العامة فى القانون الدولى المعاصر، دار ايتراك، ٢٠٠٦م.
- الدولة فى القانون الدولى العام، دار ايتراك، القاهرة، ٢٠٠٩م.
- نصوص المواثيق والإعلانات والاتفاقيات لحقوق الإنسان، دار ايتراك، القاهرة عام ٢٠٠٥م.
- الدكتور/ الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، المنصورة، عام ١٩٨٥م.
- المجلة الدولية للصليب الاحمر العدد 17 سنة يناير/فبراير 1991م.
- الدكتور/إسكندري أحمد: حماية البيئة البحرية على ضوء قواعد القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر 1995م.
- الدكتورة/ بدرية عبد الله العوضى، - دور المنظمات الدولية فى تطوير القانون الدولى البيئى، مجلة الحقوق، الكويت، العدد الثانى، السنة التاسعة، يوليو عام ١٩٨٥م.
- معوقات تطبيق الاتفاقيات الدولية البيئية فى دول مجلس التعاون الخليجى، مؤتمر التشريعات البيئية فى المنطقة العربية، كلية الحقوق، جامعة الكويت، اكتوبر ٢٠٠٠م.
- المعجم الوجيز: مجمع اللغة العربية، القاهرة، عام ١٩٩٣م.
- تقرير المدير التنفيذى لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة أمام الدورة الثانية لمؤتمر قانون البحار بكاركاس بتاريخ ٨ يوليه سنة ١٩٧٤م.

- تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، جنيف في ١٧ مارس – ١٠ مايو ١٩٧٥م.
- الدكتور/ جابر الراوى، الأساس القانونى للمسئولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد ١١، السنة الثانية، عام ١٩٨٠م.
- الدكتور/ جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي النظرية العامة والمنظمات الدولية والإقليمية والمتخصصة ، دار الفكر الجامعي الإسكندرية ط2008 م.
- الدكتور/ حامد سلطان الدكتورة/ عائشة راتب، والدكتور/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى العام، الطبعة الأولى، عام ١٩٧٨م وطبعة ١٩٨٥م.
- القانون الدولى العام، الطبعة الرابعة، القاهرة، عام ١٩٦٩م،
- الحرب في نطاق القانون الدولي م.م.ق.د مجلد 25،مطبعة النصر ،الإسكندرية 1969م.
- الدكتور/ حسنى أمين، مقدمات القانون الدولى للبيئة، مجلة السياسة الدولية، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية، مؤسسة الأهرام الصحفية، القاهرة، العدد ١١٠، اكتوبر ١٩٩٢م.
- الدكتور/ حازم حسن جمعة، أحكام القانون الدولي العام، الزقازيق، عام ٢٠٠٠م.
- حكم محكمة العدل الدولية بخصوص قصية المصايد الأنجلو تروجية عام ١٩٥٦م.
- حولية لجنة القانون الدولى، المجلد الثانى، عام ١٩٩١م.

- الدكتور/ حقى أحمد غاريو، النقل البحرى وتلوث مياه البحر بالزيت، مجموعة أبحاث المؤتمر الأول لتلوث البيئة، جامعة الأسكندرية عام ١٩٧٣م.
- الدكتور/ حسن على أنس، تلوث البحار بالمواد البترولية وطرق مكافحتها، مجموعة أبحاث المؤتمر الأول لتلوث البيئة، جامعة الأسكندرية، عام ١٩٧٣م.
- حكم المحكمة المنشور في المجلة الأمريكية للقانون الدولي، عام ١٩١٠م.
- الدكتور/ حسام أحمد محمد الهنداوي مقال القيمة القانونية لتوصيات الصادرة عن المنظمات الدولية مجلة الدبلوماسي.
- الدكتور / حسن أحمد شحاته، التلوث البيئى فيروس العصر، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٩٨م.
- الدكتور/ رشاد السيد، حمية البيئة في المنازعات الدولية المسلحة، مجلةالقانون والإقتصاد القاهرة العدد 62 السنة ١٩٩٢م.
- الدكتور/ رفعت عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، عام ١٩٨٢م.
- الدكتور/ رفعت عبد الحميد، المنطقة الاقتصادية الخالصة فى البحار، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٨٢م.
- الدكتور/ رياض صالح أبو العطا، دور القانون الدولى العام فى مجال حماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠٩م.
- الدكتور/ زيدان مريبوط: مدخل إلى القانون الدولي الإنساني، حقوق الإنسان المجلد 2، دراسات حول الوثائق العالمية والإقليمية، دار الملايين 1988 القاهرة.

- الدكتور/ زهير مكداش والدكتور/ يوسف شبل، اقتصاديات التلوث ومكافحته، بحث مقدم للمؤتمر الرابط لمنظمة المدن العربية، إصدارات المعهد العربي لإنماء المدن، عام ١٩٨٨م.
- الدكتور/ عبد السلام منصور الشيوى، التعويض عن الأضرار البيئية فى نطاق القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨م.
- الدكتورة/ علياء حاتوغ، علم البيئة، دار الشروق، عام ١٩٩٣م.
- الدكتور/ عبد العزيز مخيمر عبد الهادى، دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٦م،.
- الدكتور/ عبد الواحد محمد الفار، الألتزام الدولى بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية فى ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥م.
- الدكتور/ عبد العزيز مخيمر عبد الهادى، دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة، دار النهضة العربية، ١٩٨٦م.
- الدكتور/ عز الدين فودة، الدور التشريعى للمعاهدات الدولية فى القانون الدولى، المجلة المصرية للقانون الدولى، مجلد (٢٧) عام ١٩٧٤م.
- الدكتور/ سمير خليل خورى/ صحة البيئة، مؤسسة نوفل، لبنان، عام ١٩٨٣م.
- الدكتور/ سمير محمد فاضل، التخلص من الفضلات الذرية فى البحار فى ضوء أحكام القانون الدولى، المجلة المصرية للقانون الدولى، ١٩٧٦م، ص: ١٦٩.
- الدكتور / سمير محمد فاضل، المسئولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، رسالة دكتوراه، عالم الكتب، عام ١٩٧٦م.

– الدكتور/ سمير محمد فاضل، التخلص من الفضلات الذرية فى البحار فى ضوء أحكام القانون الدولى العام،، المجلة المصرية للقانون الدولى، عام ١٩٧٦م.

- الدكتور / سعيد سالم حماد حويلى، التعسف فى استعمال الحق فى القانون الدولى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، عام ١٩٨٥م.

– حق الإنسان فى البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ٢٠٠١م.

- البروفسور/ شارل رسو، القانون الدولي العام، ١٩٦٨م.

– الدكتور/ عبد الله الأشعل، حماية البيئة البحرية للخليج العربى من التلوث، المجلة المصرية للقانون الددولى، العدد (٣٦).

– الاستاذ / عبد السلام علي عبد السلام الأميلس الفيتوري، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة ماجستير، أكاديمية الدراسات العليا، قسم القانون، طرابلس ليبيا، عام ٢٠٠٨م.

– الدكتورة/ عائشة راتب، العلاقات الدولية العربية، دار النهضة العربية، عام ١٩٧٠م.

– الدكتور / على يوسف الشكرى، حقوق الإنسان فى ظل العولمة، ايتراك، القاهرة، ٢٠٠٦م.

- عبد العزيز علي جميع – حسن درويش: قانون الحرب، المكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة 1952م.

– الدكتور/ عمر إسماعيل سعد الله، محاضرات تدوين القانون الدولي الإنساني، جامعة الجزائر، معهد الحقوق، جامعة الجزائر 1997م.

- الدكتور/ عبد الوهاب محمد عبد الوهاب، المسئولية عن أضرار تلوث

البيئة، دراسة حول تأصيل قواعد المسئولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، عام ١٩٩٤م.

- الدكتور/ عبد الله شاكر الطائي، النظرية العامة للمضايق، مع دراسة تطبيقية علي مضايق تيران وباب المندب، رسالة دكتوراه، القاهرة، مطبعة الاستقلال الكبرى، عام ١٩٧٤م.
- الدكتور/ عبد السلام منصور الشيوى، التعويض عن الإضرار البيئية فى نطاق القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٨م.
- الدكتور/ عبد العزيز مخيمر عبد الهادى، دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة، دار النهضة العربية عام ١٩٨٦م.
- الدكتور/ عبد الهادى محمد عشرى زيدان، الاختصاص فى حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الزقازيق، عام ١٩٨٩م.
- الدكتور/ صالح محمد بدر الدين، المسئولية عن نقل التفايات الخطرة فى القانون الدولى، طبقا لأحكام اتفاقية بازل بسويسرا بشأن نقل النفايات الخطرة والاتفاقات الإقليمية والممارسات الدولية فى ضوء قواعد القانون الدولى للبيئة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤م.
- الدكتور/ صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولى للبيئة، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، كلية الحقوق. عام ١٩٨٣م.
- الدكتور/ صالح محمد محمود بدر الدين، الألتزام الدولى بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدوبى للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦م.
- المسئولية عن نقل النفايات الخطرة فى القانون الدولى، دار النهضة

العربية، القاهرة، عام ٢٠٠٣م.

- حماية التراث الثقافى والطبيعى فى المعاهدات الدولية، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٣م.

- الدكتور/ صلاح هاشم، المسئولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، عام ١٩٩٢م.

- الدكتور/ طاهر موسى عطية، دور الإدارة فى حل مشكلات البيئة الصحية فى المدن العربية، مجموعة دراسات وأبحاث المؤتمر الرابع لمنظمة المدن العربية، إصدارات المعهد العربى لإنماء الدول، عام ١٩٨٨م.

- الدكتور/ صلاح الدين عامر، قانون التنظيم- النظرية العامة، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٨٢م، الطبعة الثانية.

- حماية البيئة أبان النزاعات المسلحة فى البحار، المجلة المصرية للقانون الدولى، القاهرة، العدد(٤٩)، سنة ١٩٩٣م.

- دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٨٣م.

- بحث فى كتاب قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، عام ١٩٧٧م.

- القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، ١٩٨٢م.

- الأمتداد القاري دراسة مقدمة إلي معهد الدرسات العربية، القاهرة، عام ١٩٧٦م.

- قانون البحار الجديد والمصالح العربي، معهد الدراسات العربية، القاهرة.
- القانون الدولي للبيئة –الطبعة الأولى، دار النهضة العربية.القاهرة، ١٩٨٣ م.
- مقدمة لدراسة قانون النزاعات المسلحة، القاهرة، دار الفكر العربي، 1976م.
- الدكتور/ صلاح الدين عبد العظيم محمد، المسئولية الموضوعية فى القانون الدولى العام، رسالة دكتوراه، حقوق عين شمس، ٢٠٠٢م.
- الدكتور/ صالح عطية سليمان الغرجومى، أحكام القانون الدولى فى تأمين البيئة البحرية ضد التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الاسكندرية.
- **الدكتور/ كمال الدين حكيم، والدكتور/ أمين محسن والدكتور/ السيد حمدان، صحة البيئة فى الدول النامية، مكتبة عين شمس، القاهرة، ١٩٥٧م.**
- الدكتور/ فهمى حسن أمين، تلوث الهواء (مصادره، وأخطاره، علاجه) دار العلوم، الرياض، ١٩٨٥م.
- فليب أنطوان: القانون الدولي الإنساني وحماية البيئة في حالة التراع المسلح، مجلة الصليب الأحمر، العدد798، جنيف 1992، الطبعة الفرنسية.
- الدكتور/ نور الدين هنداوى، السياسة التشريعية والإدارة التنفيذية لحماية البيئة، بحث مقدم إلى مؤتمر الحماية القانونية للبيئة فى مصر، الذى أقامته الجمعية المصريى للاقتصاد السياسى، فبراير ١٩٩٢م.
- الدكتور/ نبيل أحمد حلمى والدكتور/ سعيد سالم جويلى، محاضرات فى مبادئ القانون الدولى العام، القاهرة، طبعة ٢٠٠٥م، وطبعة ٢٠٠٨م.

- الدكتور/ نبيل أحمد حلمي، الامتداد القاري، جامعة عين شمس، القاهرة، عام ١٩٧٨م.
- لويزدوسوالد. بيك / دليل سان ريمو بشأن القانون الدولى المطبق فى النزاعات المسلحة فى البحار، مجلة اللجنة الدولية للصليب الأحمر، العدد ٤٦، جنيف عام ١٩٥٥م.
- الدكتور/محمد طلعت الغنيمي، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام. قانون البحار، مجلة مصر المعاصرة، عدد يوليو ١٩٧٦م..
- الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولى وظاهرة التلوث، خطوة للأمام لحماية البيئة الدوليه من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨م.
- الدكتور/ محمد نبهان سويلم، التلوث البيئى وسبل مواجهته، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، عام ١٩٩٨م.
- مختار الصحاح للإمام محمد بن أبى بكر الرازى، ترتيب د/ محمود خاطر، دار الحديث للنشر.
- الدكتور/ محمود السيد حسن، ضوابط الحماية الدولية للبيئة الطبيعية، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ٢٠٠٤م.
- الدكتور/ ممدوح شوقى، حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط من التلوث فى ضوء اتفاقية برشلونة لسنة ١٩٧٩م، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، العدد (٥٦) لسنة ١٩٨٦م.
- الدكتور/ محمد حسين عوض، جوانب من الحقوق والأحكام التشريعية للتخطيط البيئى فى التشريع الوضعى والتشريع الإسلامى، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثانية والعشرون، العدد الثالث، سبتمبر ١٩٩٨م.

- الدكتور/ محمد عبده العودات والدكتور/ عبد الله يحيي باصهى: التلوث وحماية البيئة، عمادة شئون المكتبات، جامعة الملك سعود، ١٩٨٥م.
- الدكتور/ محمد رضا الديب، التلوث النفطى للبحار والقانون الدولى، مجلة الدراسات الدبلوماسية، العدد السابع، عام ١٩٩٠م.
- الدكتور/ محمود السيد حسن داود، ضوابط الحماية الدولية للبيئة الطبيعية، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ٢٠٠٤م.
- ميخائيل جورباتشوف، البيرويسترويكا تفكير جديد لبلادنا وللعالم، ترجمة الاستاذ/ حمدى عبد الجواد، مراجعة الأستاذ/ محمد المعلم، دار الشروق، القاهرة، عام ١٩٨٨م.
- **الدكتور/ محمد إبراهيم رشدى والدكتور/ أحمد سيد مرسى، الأبعاد العلمية فى التشريعات الوطنية لحماية البيئة البحرية، دراسة تحليلية للجوانب العلمية فى التشريعات الإقليمية، منشور فى مجموعة أعمال** الندوة الإقليمية لتشريعات حماية البيئة البحرية الساحلية المنعقد بمعهد علوم البحار والمصائد بالأسكندرية فى الفترة من ٢١- ٢٥ إبريل عام ١٩٧٩م، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، برنامج دراسة بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، طبعة القاهرة، عام ١٩٨٠م.
- الدكتور/ مفيد محمود شهاب، القانون الدولى العام، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٧م، القاهرة.
- الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي ومحمد سعيد الدقاق الوجيز في القانون الدولي ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ، ط 1991 م.
- الدكتور/ محمد سامي عبد الحميد ، القيمة القانونية لقرارات المنظمات الدولية كمصدر لقواعد القانون الدولي العام،المجلة المصرية للقانون

الدولي ،المجلد24 تصدرها الجمعية المصرية للقانون الدولي ط 1986م.
- الدكتور/مفيد محمود شهاب المنظمات الدولية دار النهضة العربية القاهرة ، طبعة عام1998 م.
- الدكتور/ منصور العادلى، موارد المياه فى الشرق الأوسط صراع أم تعاون فى ظل قواعد القانون الدولى، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة عام ١٩٩٦م.
- الدكتور/ معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسئولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة اسيوط عام ٢٠٠٦م.
- الاستاذ/ محمد حسين هيجل، أهمية البحار والمحيطات وتأثيرها على البيئة والحياة، مجلة الوعى الإسلامى، قطر، العدد (٥٣٢) الصادر فى ٣ سبتمبر ٢٠١٠م.
- الإمام محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، دار القلم، بيروت لبنان،
- الدكتور/ محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانونى للبحر الإقليمى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، عام ١٩٧٥م.
- الدكتور/ محمد طلعت الغنيمى، الغنيمى الوسيط فى قانون السلام، منشأة المعرف، الأسكندرية، عام ١٩٨٢م.
- الدكتور/ محمد طلعت الغنيمى، قانون السلام، منشأة المعارف الأسكندرية، عام ١٩٧٣م.
- مصطلحات قانون البحر حسبما وردت فى النصوص الموحدة الصادرة

عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار جنيف عام ١٩٧٥م، صادر عن جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشئون القانونية إدارة المعاهدات، ص: ٥

- مجموعة أحكام محكمة العدل الدولية، عام ١٩٤٩، حكم ٩ أبريل ١٩٤٩م.

- الأستاذ/ محمد رضا، معجم في اللغة، المجلد الثاني، بيروت، دار مكتبة الحية، بيروت عام ١٣٧٧ هـ.

- الدكتور/ محمد السعيد الدقاق والدكتور/ مصطفي سلامة القانون الدولي العام، الدار الجامعية، الاسكندرية، عام ١٩٩٣م.

- الدكتور/ محمد صفي الدين، مرفولوجية الرفارف القارية، حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة، مجلد (٢٢) العدد الثاني،١٩٦٠م

- الدكتور/ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٥م.

- الدكتور/ مفيد شهاب، تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد في جنيف في الفترة من١٧ / مارس إلي ١٠ مايو/١٩٧٥م، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٣٠).

- مجموعة بحوث مؤتمر حماية البيئة البحرية فى الفترة من ٢٣ – ٢٤ مايو ١٩٨٩م، جامعة الامارات العربية المتحدة، كلية الشريعة والقانون.

- موقع وزارة البيئة والمياه بدولة الامارات على الشبكة العنبكوتية.

- وثائق المؤتمر الثالث A/Ac.138/2.c. 11. 44

- وثيقة A/AC. 138//S C 11/SR. 58,p: 2

- وثيقة رقم A/AC 138/S C. 11. L. 18.

ثانيا: المراجع الاجنبية:

- Jean- Mare Lavieille- Droit international de l, environment ellipses 1998.

- Alxandre. Kiss- Danah – Shelton traite De droit europeen de L,environnement Edition Frison Roche 1995.

–http://www.alamuae.com/uae/showtopics-13.html

–http://salehelhnawy.yoo7.com/t283-topic.

http://www.moew.gov.ae/ar/aboutministry/pages/visionmission.asp

–Longman Active study dictionary of English, 1988.

- La protection de l'environnement et le droit humanitaire,

Les dimension Internationales du droit humanitairepédone, parie 1984.

Commentaire des protocols, op.cit, p 416 ss 1449.–

- Clasca lonnel: La protection des biens pudlics, R.I.C.R (Genéve N° 726, 1980.

- peittro Verri: le destin des diens culturels dans les conflits armé,2eme partie, R.I.C.R (Genève), N° 753, 1985.

- Mourin Jean:la pollution des mers ou regard du droit international ,Académie de droitinternational de la Haye,collque 1973 (la protection de l'environnement et le droit international)

- Bothe, Michael: « War and Environnement » in Encyclopedia of pudlic International , Vol

Yve-Sondoz, Swinarski Zimmermann: Commentaire des protocoles additionnels de 8 jui1977 aux Conventions de Genéve de 12 Août 1949, Eds Genéve 1986

¯R.C.I.J. 1973 "Affaire des Essais Nucleaires, Australie C

France – ordonnance du 22 Juin 1973.

- Annuaire de la C.I.J 1973 – 1974.

-P.W.Birnie and A.E.Boyle International Law and the Environment, Second Edition, Oxford University Press, 2002,

– La Lutte International Contre la Pollution des Eaux marines la documentation Francaise – Notes et Etudes Documentaires. June 1972, No,:3903- 3904.

- Basdevant, J: Regles Generales du Droit de la Paix, R.C.A,D.I, T.85(1936).

- Sorensen, M: Princioes de droit: international public, RCADI, t. 101 (1960).

–Douay, Claude Le droit de la mer et la preservation du miliru Marin. R.G.D.I. Tome 84L1980L1.

–Douay, Claude Le droit de la mer et la preservation du miliru Marin. R.G.D.I. Tome 84L1980L1.

- P. MARTIN- BIDOU, Le principe deprecaution en droit international de l,environnement , RGDIP, October – December – 1999 – N3.

- L.BOISSON de CHAZOURNES, R.DESGAGNE, C.ROMANO, protection international de l'environnement - Recceuil d'instruments juridiques , Editions Pedone , 1998.

-F. OUGUERGOUýZ ,«.La convention de Bamako sur l'interdiction ،d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontieres et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique », AFDI 1992.

-L LUCHINI, le contenu et la portée de l'agenda 21, in les

Nations Unies et la protection del'environnement: la promotion d'un développement durable, Colloque des 15 et 16 janvier 1999

septièmes, rencontres Internationales D'AIX en Provence, paris, A,Pedone 1999.

- M PRIEUR, droit de l'environnement 3° Edition, Dalloz , 19996

- DOUMBE-BILLE, « Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement , Rio de Janeiro - juin 1992 » , AFDI1992 , CNRS Editions.

- Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (annexe 1). Rapport de la conférence des nations unies sur l'environnement et ledéveloppement Rio de Janeiro 3-14 juin 1992, Volume 1. Résolutions adoptées par laconférence..Nations Unies. New York 1993.

Agenda 21 , Rapport de la conférence des nations unies sur l'environnement et le ,Rio de Janeiro 3 -14 juin 1992, volume 1, anexe2 résolutions adoptées par la développement; conférence, NU, New York 1993.

-L LUCHINI, le contenu et la portée de l'agenda 21, in les Nations Unies et la protection del'environnement: la promotion d'un développement durable, Colloque des 15 et 16 janvier 1999septièmes, rencontres Internationales D'AIX en Provence, paris, A,Pedone 1999.

- M PRIEUR, droit de l'environnement 3° Edition, Dalloz, 19996.

- J M LAVIEILLE, Convention de protection de l'environnement, Secretariats, Conférences des parties, comités d'experts, diréction scientifique, PULIM.

J-M.LAVIEILLE, le droit - en question - droit international

de l'environnement, Ellipses, Bibliothéque interuniversitaire, CUJAS, 1998.

- M REMOND-GOUILLOUD , « l'incertitude et le droit » , Responsabilite et ,Environnement , avril 1996 , N°2.
- Dupuy, p. La responsabilite international des Etats pour les dommages causes par les actives technologiques industrielles,Paris (1974.

Richard, S,&Anita, Y.: Marine Pollution from Vessels in)[1]) Convention for the Protection of Mediterranean Sea against Pollution (1976). I.L.M, Vol. XV(1976).

- Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by umpping form Ship and Aircrafts. I.L.M Vol XV (1976).
- critical environmental issues on the law of sea (1975).
- UN.Doc, A\Ac. Conf 138\Sc. Lll\ L. 47.
- UN.Doc. A\Conf 62\C.3\L.6.
- Haflman, R.M.: Towards an environmenentally sound law of the see, The international institute for environment and development, (1974).
- Langeraar Wijnand: Delimftation of international shelf sreas A new approach Journal of maritime Law and commerce, Ohio, 17, (8) July 1986.
- G. Scelle, Plateau Continental et droit international RGDIP, 1955,
- M. Whiteman, conference on the Law of the sea, conventions on the continental Shelf, AJIL, Vol,52, (1958.
- Zaki, Hashem: Rational of the theory of historie bays with Speeial reference to the international status of the Gulf of Aqaba

revue Egyptienne de droit international 1949, Vol 25.

Affaire des Pecherles de L ،Atlantique – nord , 7 Septermber 191,0.

CAP, Ree, des Sente necs arbitra Les, tx, 1,.

- Blum (yehuch). Hidtorie titles in international Law, Nijhcff 1965.
- Juridical Regime of Historic waters including bays, study prepared by the Secretariat, Document AJCN. 41143 in year book of the international Law commission, 1962, Vol. II.
- Leo J. Bouchez, The regime of Bay in international Law, Ieuden 1964, Jean Mochot, Le rigime de Baies et de Golfes en droit international, Paris, 1938.
- The American Bar Association Review – August 1975.
- D. pharand, International straits, Thesaurus Acroa sium, Vol. 1 1 l, The Law thh sea, Thessaloniki 1977.
- Brownlie:"Principles of public international law " 4th ed Clarendon press, Oxford, 1990.
- Ch. De viaacher, Problems de confirms en Droid International Public, Paris, 1959.
- O, Connell, International Law,Vol, 1, 1970.
- Awod El Mor, The regime of passage in stralts used for international mavigation in the light of the 3rd U.N conferenct on the law of the Sea, REV, Egyptienne de D.1 vol:37,1961.
- P. De Vris Lentsch The righte ef over flight over strait es and Archipelopic states, Netherlands yearbook of 1.L vol.14, 1983.
- Caminos, H., The legal regime of straits in the 1980 U.N.C onv. if the law of the sea, Rec. des cours, vol. 205,1987.

- Kazimierz Rowny, The right of passage through straits used for international navigation and the U.N. Cond. On the law of the sea, polish yearbook of I.L. Vol. 16. 1987.

--D. Pharand, International straits, Thesaurus, AcroaSium, Vol, 111,The Law of tThe Sea, Thessalonica 1977, P,5

- Any narrow natural Passage between Land connecting two Seas or Large bodies of water) Donat Pharand International Straiers, Thesaurus Acroasium, Vol, 111, the Law of the sea, Thessa; oniki, 1977.

-Dickinson Edwin D. (Jurisdiction at the maritime Frontier) 1926 40 Harv. I p. 21.

- Masterson, W.E. Jurisdiction in Marginal seas With special reference to smuggling (1929).

- ODA, shigeru. The Concept of the Contiguous, zone, Int. and Comp, Law. Q, 1962.

- Schwarzenegger, Georg. International Law (3rd ed. 1957) Vol 1.

- Smith, H.A. The law and custom of the sea (2nd ed. 15).

- F,Francioni, Criminal Jurisdiction over Foreign Merchant Vessels in Territorial waters, Ybil, 1975.

- W. Riphagen, Le droit de passage inoffensive, Societe Fr. Pour le dr. int, colloque de Rouen, 1984.

- W.E. Butter, Innocent Passage and the 1982 convention: The Influence of Soviet Law and Policy, AJIL, Vol. NO. 2.

- Hoggs (S.W), Delimitation of Seaward areas under national Jurisderuon. A.J.I.L, vol. 45, 1951.

-Brownlie, Ian Principles of Public International Law, Oxford. 1979.

- Vattel, Le Droit des Gens Livrel. Ch.xxlll,.

-Gidel, G.Le Droit International de la Mer, Paris, 1943, T. lll,.

–- Heazley (P.B) Maritime limits and has climes, a guide to their delineation London the Hydnigrabhic Society Special Puhlicauon No2 three rd. cd. 1988.[1] - Declaration of UN conference on the human environment, UN doc.A\11, Rev. (New York, United Nations) 1973.

- Atlas Dictionary, Atlas global center for studies & researches.

- Birnie (P.W): " The Role of International Law in solving certain environmental conflicts Management and Resolution of Tran frontier Environment problems, ed. John carrol, New York, Cambridge University PRESS, 1988.

-Seid (1): The third World and protection of the Environment kluwer law international. London, 1998.

- Kiss (A): Traite de droit Europeen de l, environnememt edtion frison, 1995.

-C.K CHATURVEDI: Legal control of marine Pollution, New Delhi, Deep & Deep pub. 1981.

- IUCN: the environmental law of the sea, edited by Douglas M. JOHNSTON, 1981.

- S.EDELMAN: The law of air pollution control, 1970.

- LEE E. G.International legal aspects of pollution of the Atmosphere, in University of Toronto law journal 21(1971.

- S. GOROVE: Pollution and outer space: a legal analysis and appraisal, in New York Univ. J. int. L. and politics 5 (1972).

- J. A. JOHNSON: Pollution and contamination in space, in Cohen Maxwell, ed, law and politics in space, 1964.
- D. W. ABCASSIS: Marine oil pollution, Univ. Cambridge 1967.
- Oil pollution from ships, Butterworth's, London, 1978.
- N. C. LETALIK: Pollution from Dumping, in IUCN: the environmental law of the sea, edited by Douglas M. JOHSON, 1981.
- J.P.QUENUDEC: La rejet a la mer de dechets radiaactifs, in Ann, Fr Dr. int., 1965.
- I.H. VAN LIER: Acid Rain and international law, Toronto, Canada, Sijthoff & Noordhaff, the Nether Lands, 1981.
- BO JOHNSON: International environmental law liberforlag, Stockholm, 1976.(76pages).
- LUDWIK A., TECLAFF& A. E. UTION: (editors) international environmental law, New York, 1974.
- J, BARROS & D. M. JOHNSTON: The international law of pollution, New York- London, the Free Press, 1974, (22 pages).
- I. MCLAUGHLIN: the law relating to pollution, an introduction, 1972.
- A.R. THOMPSON: legal responses to pollution problems, their strengths and weaknesses, in Nat, Resources Journal, 12 (1972).
- J. SCHNEIDER: World public order of the environment (towards an international ecological law and organization), London, Stevens & sons, 1979.
- W.W. HELLER: Ecology and economic growth, in economic impact. N.I. (1973.

–Report of the committee on peaceful uses of the seabed and ocean Floor beyond the limits of national jurisdiction, Vol. 1, GAOR, No21 (AL9021).

–General Ass. Resolution N. 2992(XXVII), 27 UN. GAOR Supp. 30, at 43-44, UN. Doc. A/8730(1972)

- S. PLAWSKI: Etude des Principe's fondamentaux du Droit international penal, Paris, L. G. D. J., 1972.
- C. LOMBOIS: Droit penal international, Paris – Dalloz 2 eme Ed, 1979.
- Rodgers) W.H):"Hand book on Environmental law" London 1977.
- Birnie(P.W) & Bolye(A.E) " International law and the environment" the British council, Clarendon Press. Oxford, First published, 1992.
- Forum on International law of the Environment introductory document prepared by the Italian government, Rome, January 1990.
- Alexander Kiss. Le droit de L, environnement pedone, 1989.
- Hughes (D):" environmental law" London, 1986.
- Rao (o.k.)" International Environmental law and Economic Blackwell" London, 2002.
- G.E. GLOS: International Rivers: A policy oriented perspective, 1961.
- IUCN: The environmental law of the sea. Edited by Douglas M. JOHNSTON, 1981.
- A. LUDWOLK, TECLAF & Eileen TECLAF: Tran boundary ground pollution: Survey and Trends in Treaty law, in NAT. Res. J., 19(1979).

- B. EUSTER & B. SIMMA: International protection of the environment: Treaties and related Documents, 1975-1981, Vol. IV.
- Sherman S.HAYDEN: the international protection of wildlife, 1942.

الفهرس

الموضوع	الصفحة

الموضوع	الصفحة

الموضوع	الصفحة



مطابع الدار الهندسية

موبايل: ٠١٢٢٢٣٤٩٠١١ تليفاكس: ٢٩٧٠٣٧٦٦